Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.
Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

Cependant il fut vérifié que le contenu de ce fichier, à la date de création, ne pouvait plus être obtenu par les réseaux de presse habituels, ou sur les sites Web respectifs de distribution et retirés de la vente.

Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric en surenchère, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.

Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.
"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

Merci.

Loco. revue

N° 235

La revue des amateurs de chemins de fer

N° 235
DÉCEMBRE

NOËL 1963

66 pages

5,00 F

DECEMBRE 1963

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

Loco-Revue

N° 235

VOLUME XXII

DÉCEMBRE 1963

Editions : LOCO-REVUE

Le Sablen

AURAY

(MORBIHAN)

B. P. : 9

REVUE MENSUELLE

FONDÉE EN 1937

DIRECTEUR

Jean Edmond FOURNEREAU

Rédacteur en chef

Jean FOURNEREAU Fils

Téléphone 65

C.C.P. 2081-39 PARIS

R. C. Lorient 63 A 465

Paraît le 1er de chaque mois

NOTA. - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,50 NF en timbres. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

SOMMAIRE

Lettre à nos lecteurs ..... Page 464
Le c.f. électrique de Kusakuru au Japon 465
Le réseau technique en "O" de Mr P. Baron 468
Construction d'une BB 16 000 à l'échelle du 1/43e 473
(Voir également plan d'ensemble pages 484/5 et 6).
Concours photographique Loco-Revue 63, résultats 476
En marge du Congrès Morop 63, visite au réseau BBB 479
L'échelle des échelles, un document inédit 486
L'électricité au service du modélisme : AUTOMATISMES 492
Amusons-nous 495
Comment augmenter, sans anachronisme, votre parc traction HO 496
Variation sur le clignotement 499

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

(Sommaire provisoire)

Ne raillez pas le petit train de la Raillère...
Construction d'une BB 16 000 au 1/43e (Suite).
A l'essai les vedettes du Mistral au 1/86e : 141 R et CC 7100.
A l'assaut des rampes avec la HGe 4/4 en HO de HEINZL.
L'électricité au service du modélisme (Suite).
Comment augmenter sans anachronisme votre parc traction HO (Suite).
Documentaire : Wagon à coke de 40 t.
En direct avec nos lecteurs.

etc... etc...

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titelbild

La vedette du parc traction du " Brüder Brast Bahn " de Lucerne, une reproduction à l'échelle 1/4 de la locomotive A 3/5 781 des SBB original construit en 1907, (voir article page 480).

Der " Star " unter den Lokomotiven der Brüder Brast Bahn ist das Modell im Masstab 1 : 4 der A 3/5 781 der SBB, dessen Original 1907 gebaut wurde (s. Artikel Seite 480).

The most spectacular engine of the Lucerne Brast Brothers Railways : a scale model of the A 3/5 781 of the SBB. See article page 480.

Cliché Loco-Revue

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** Maisons spécialisées ainsi que dans les **Bibliothèques des Gares** S. N. C. F. de la Région Parisienne et des grandes Villes de Province (289 points de Vente dont 71 à PARIS).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER ×
Le Numéro Single Copy	3,00 F.	3,50 F. ou 2,80 DM. ou 4 SH. 9 ou Dollar 0,70
Abonnement Annuel Annual Subscription	30 F. (1)	35,00 F.(2) ou 28 DM. ou 47 SH. 6 ou Dollar 7,00

× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 31.50

(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 36.50

Construction d'une BB 16000 S.N.C.F.

à l'échelle du 1/43eme

TEXTE, DESSINS ET PHOTOS : CH. HAMANN.

Building an SNCF BB 16000 in gauge " O ".

Bauanleitung für eine BB 16000 der SNCF in Nenngrœsse O.

Le modèle réalisé par Mr Hamann.
A remarquer : la glace descendante de la cabine de conduite.

On n'arrête pas le progrès !... Même en modélisme, il faut le suivre si l'on veut rester à la page ! Adieu (douloureux) à la vapeur et accueil (réservé et tâtillon) à l'électricité !

Les rapides et « Européens » (train-drapeau Paris-Strasbourg) passant à 140 à l'heure, à 100 mètres de mes fenêtres, tractés, sous les guirlandes du 25 000 V, par ce fameux coursier de la S.N.C.F. qu'est la BB 16 000, me tentaient depuis un certain temps. En juillet 1960, la décision était prise : construire une BB 16 000, d'autant plus que les Ets Fournereau avaient déjà, à cette époque, réalisé le nouveau panto Faiveley à un bras, ainsi que les roues. Bravo !

J'entamais alors le processus habituel : recherche de documentation, établissement des premiers plans, visite au dépôt de Strasbourg où je pus croquer les innombrables détails nécessaires, surtout en ce qui concerne la structure de bogies, pratiquement invisibles, etc., je crois que ce sont là les moments les plus passionnants de la construction d'un modèle. Suivirent le choix et la commande des matériaux à utiliser : laiton, maillechort, chrysocal, cerrobend, moteur, roues dentées, le tout empreint de cette fébrile activité que doivent connaître tous les modélistes à ces moments-là.

Mais venons-en à la construction proprement dite. Le diagramme une fois établi, il faut analyser le modèle et concevoir, dans leurs grandes lignes, les différentes pièces devant former l'ensemble. Je décidai avant tout que châssis et caisse seraient deux pièces entièrement indépendantes, facilement séparables : je repérai tout de suite, dans cette idée, les quatre « bouchons » des trous de levage se situant de chaque côté de la caisse et les destinai à l'assemblage de ces deux pièces principales.

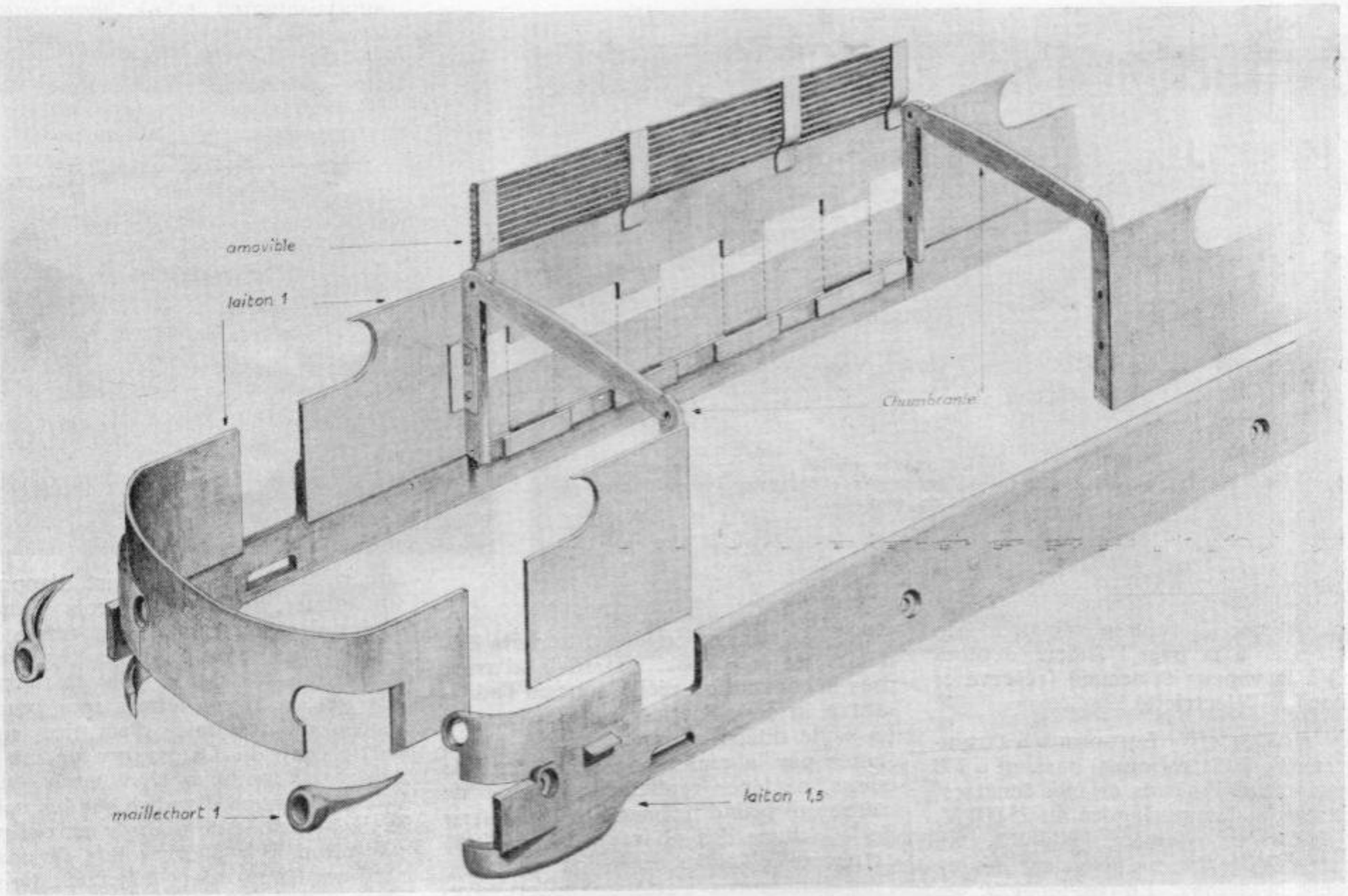
DESCRIPTION DE LA CAISSE

Pour la réalisation des différents éléments de la caisse, je suivis d'assez près la conception réelle, tout en l'adaptant à la construction « modélisme ». La seule difficulté apparente fut représentée par la réalisation de la jupe de caisse, ce léger renflement du bas de caisse qui prend naissance à la hauteur de la « ligne des phares » et va d'une extrémité à l'autre de la locomotive.

Ce renflement s'atténue progressivement dans les arrondis des extrémités de caisse, mais se prolonge à la hauteur des traverses de tête dont il constitue l'amorce.

La planche I montre la façon dont ont été constituées ces différentes pièces, ainsi que leurs dispositions respectives. On remarquera que le renflement cité fut obtenu assez facilement : deux bandes de laiton d'épaisseur 1,5 mm, courbées judicieusement aux extrémités, forment la jupe et servent de partie principale à la caisse. Les autres pièces, d'épaisseur 1 mm, formant le haut de la caisse, viennent s'appliquer, par soudure, sur la face arrière de ces deux bandes, réalisant par cette disposition le renflement exigé. Les extrémités de caisse, convenablement courbées, se trouvent donc pincées de part et d'autre par les prolongements de la jupe. La partie extrême de ces prolongements étant courbée selon un rayon moindre que celui des tôles extrêmes, elle s'encastre progressivement dans les ajourages prévus et la forme recherchée se trouve obtenue sans trop de difficultés. Une soudure généreuse maintient le tout en bonne place.

Comme sur le modèle réel, j'ai divisé la caisse en trois parties égales : les deux extrémités, semblables et symétriques, et la partie centrale. Ces trois parties sont séparées, à l'intérieur, par deux chambranles vissés à la caisse au moyen d'équerres, et dont la partie supérieure horizontale sert d'appui au toit, divisé, lui aussi, en trois éléments. Si les deux extrémités de caisse n'offrirent plus guère de difficultés, hormis la fixation des cadres pour le maintien des glaces, il en surgit une pour la réalisation des baies d'aération sur la partie centrale. La gravure ne me convenait pas, ne faisant pas assez réel du fait du manque d'ombre sur les volets; je décidai donc de réaliser ceux-ci pièce par pièce. Il y a dix volets de chaque côté qui furent alors découpés dans du chrysocal de 0,3 mm, soit vingt bandes d'une largeur de 3 mm sur une longueur de 148 mm. En même temps furent préparées vingt pièces de fil laiton 1 mm, légèrement plus longues, recourbées à angle droit à une extrémité et filetées à l'autre. Par ailleurs, je préparai un guide devant servir à l'assemblage par soudure de ce qui devait former les volets : fils laiton et bandes de chrysocal. Deux pièces de laiton d'épaisseur 1,5 mm et de longueur appropriée furent percées de dix trous ⌀ 1 mm, régulièrement et rigoureusement espacés, suivant l'emplacement des volets. Une de ces pièces fut ensuite coupée dans le sens longitudinal et dans l'axe des trous, ceci afin de pouvoir dégager la baie après soudure. Deux longerons de longueur légèrement supérieure aux volets furent utilisés pour maintenir face à face, au moyen de vis et écrous, les deux pièces trouées. L'ensemble a la forme d'un cadre rectangulaire (voir planche II). Sur le dessous du rectangle, une plaquette soudée, formant un angle droit avec le longeron supérieur, servit au maintien des bandes de chrysocal au moment de leur soudure. Tous les volets furent en effet constitués un à un dans le haut du cadre, puis ensuite assemblés entre eux dans le même cadre, selon le processus suivant : un fil laiton passé par les deux premiers trous se faisant face et tendu au moyen d'un écrou vissé à l'extrémité filetée.



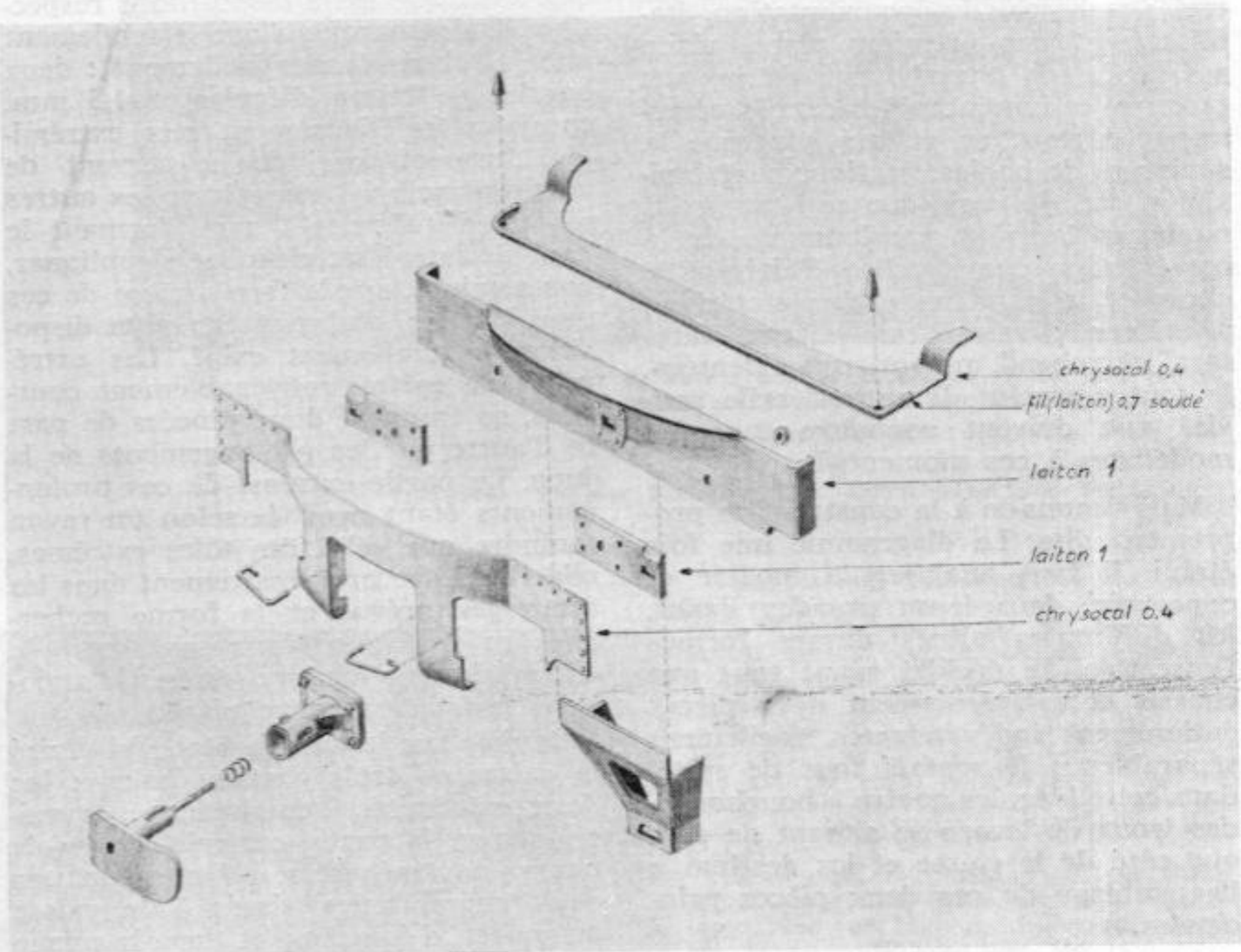
CAISSE : pièces principales et disdisposition des éléments.

PLANCHE 1

Entre le fil et le longeron fut insérée la bande de chrysocal formant le volet, maintenue par en-dessous par la plaquette précitée. Une légère soudure le long du fil et il ne restait plus qu'à dégager le volet terminé. Il faut préciser que le fil doit se loger rigoureusement et sur toute sa longueur dans l'angle formé par le longeron supérieur et la plaquette inférieure (d'où emplacement rigoureux du premier des dix trous). Lorsque dix volets furent ainsi réalisés, ils furent enserrés ensemble dans le cadre et quatre petites bandes de laiton furent soudées sur les fils, maintenant ainsi chaque volet rigoureusement espacé et surtout, dans le même angle d'inclinaison. Dégagement de l'ensemble de la baie réalisée, enlèvement des bouts de fil aux extrémités et le résultat fut probant ; mais je dois avouer que j'avais cherché longtemps la solution.

Le cadre des fenêtres de cabine fut réalisé dans du chrysocal de 0,4 mm. Des pattes furent prévues, lors du découpage, pour le maintien du rhodoïd. Les fenêtres de côté sont mobiles et peuvent être abaissées. A cet effet,

TRAVERSES DE TÊTE
pièces constitutives



un genre d'étui, également réalisé en chrysocal et soudé au cadre, sert de logement à la fenêtre descendue. Le cadre est fixé par points de soudure à trois montants qui, eux-mêmes, sont fixés à la caisse par rivets, rendus invisibles, bien entendu, sur la face extérieure de la caisse.

Si j'ai dit plus haut qu'il n'y avait plus guère de difficultés pour la caisse, ce n'est pas tout à fait juste, car les enjoliveurs des phares m'en firent voir de toutes les couleurs ! Après plusieurs essais, l'un plus décourageant que l'autre, je résolus de partir d'un morceau de méplat, au lieu d'un morceau de tube, et cela réussit. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, il faut prendre la matière assez épaisse — je pris du maillechort 1 mm — ce qui permet de corriger largement à la lime les arrondis après cambrage. Ces pièces sont fixées à la caisse par soudure.

Les enjoliveurs frontaux furent réalisés en superposant deux épaisseurs de maillechort de 0,4 mm ; les bandes latérales sont en maillechort 1 mm. Le monogramme S.N.C.F. fut découpé à la scie dans du maillechort de 0,4 mm et terminé à la lime. Les lettres sont maintenues en place par la seule adhérence de la couleur de fond.

Quant aux numéros matricules frontaux, leur réalisation est assez inédite : à cette échelle il devient impossible de les réaliser à la main ; mais des caractères de cette grandeur existent chez les imprimeurs. Je pus ainsi obtenir deux fois les plombs BB 16 000 dans un caractère étroit de corps 6. Les « œils » furent découpés à la scie et les différents signes collés alors à leur emplacement respectif dans le cadre réservé à cet effet. Un seul inconvénient à ce système : les plombs sont à l'envers (pour obtenir une impression positive). Le hasard a voulu, ici, que les lettres et chiffres se prêtent à ce système assez facilement. Point n'est besoin de retourner un B, un zéro (ou 0) ou même le 1 (en l'occurrence un I majuscule), mais avec un G ou un M, la chose devient impossible. La seule difficulté fut le 6. Je dus prendre un 9, le renverser et le retourner. Mais je dois avouer que le résultat est impeccable.

Restent les traverses de tête qui, à première vue, sur la locomotive réelle, semblent très simples, mais lorsqu'on veut les réaliser aussi fidèlement que possible, les difficultés ne manquent pas. On réussit cependant à tourner celles-ci par la superposition de différentes pièces judicieusement découpées. Les tampons également durent être réalisés de toutes pièces : soit treize pour chaque tampon ! (Voir planche I.)

Un mot sur les portières : celles-ci s'ouvrent à l'une des extrémités de la locomotive et se ferment automatiquement sous l'action d'un ressort. A l'autre extrémité, l'encombrement du moteur traction ne permit pas la réalisation de ce détail.

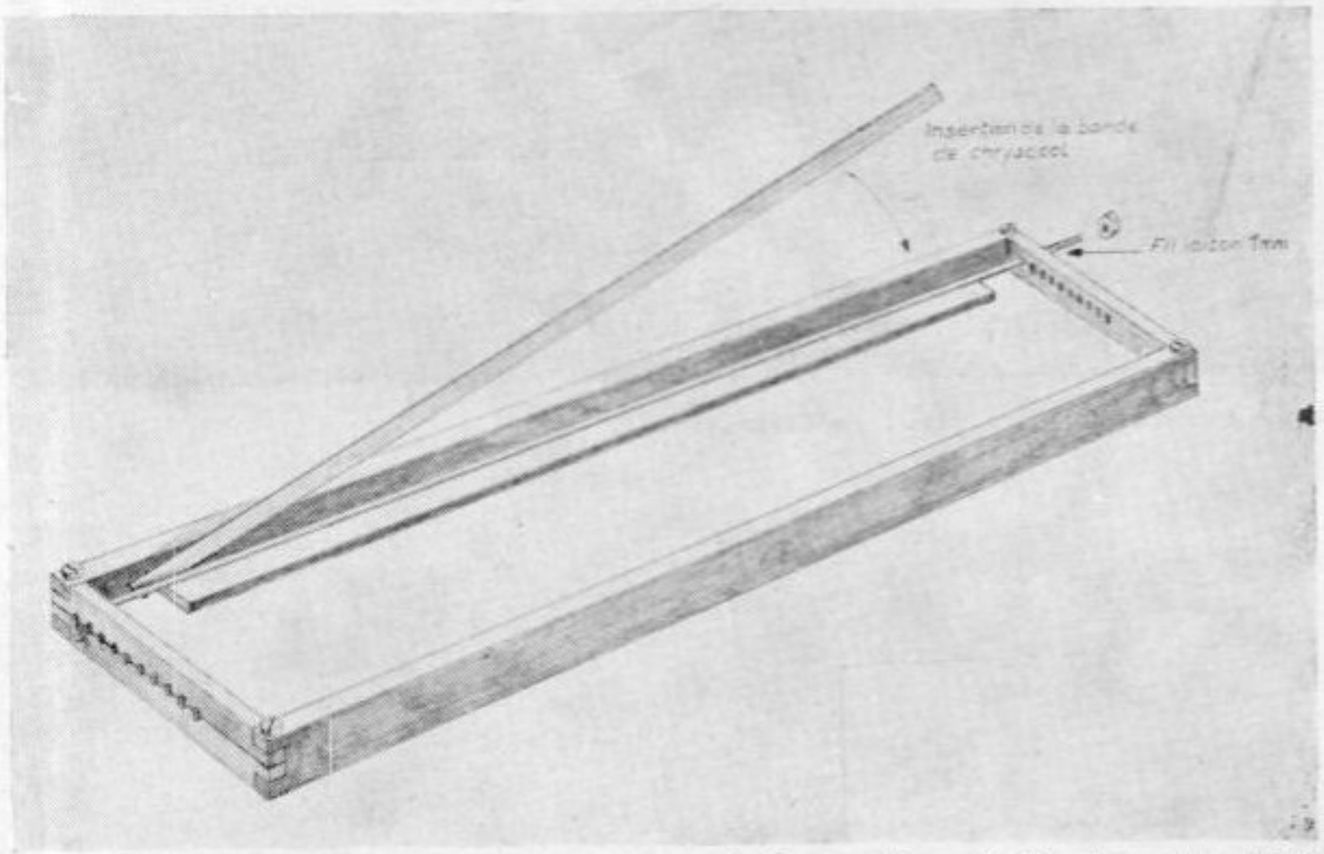


PLANCHE 2 — **Guide pour la confection des volets d'aération.**

DESCRIPTION DU CHASSIS

Le châssis comporte évidemment les deux boggies, l'ensemble des organes de traction, les éléments du circuit électrique et tout ce qui, sur la locomotive réelle, est visible en-dessous de la jupe : ainsi les supports de suspension de la caisse de chaque côté des boggies sont fixés astucieusement au châssis ; mais citons d'abord les caractéristiques *mécaniques* et *électriques* de cette locomotive :

TRACTION. — Moteur T 55 JFJ à deux sorties d'arbre, débrayable.

20 V continu. Prise par ski sur plots.

Deux vitesses de marche.

Sélection automatique du sens de marche suivant la position des pantos.

ECLAIRAGE. — 20 V alternatif. Prise par pantos à la caténaire.

Interrupteur général.

Alternance automatique des feux.

Conduite générale offrant une prise de courant aux voitures tractées.

Eclairage des tableaux de bord.

PANTOS. — Montée et descente automatique télécommandée (moteur Jacky).

20 V continu : prise par pantos à la caténaire.

RÉALISATION :

1° TRACTION. — Un seul boggie seulement est moteur, le T 55 JFJ étant assez puissant ; quant à l'adhérence, je n'eus guère à m'en soucier, le poids de la locomotive étant assez respectable : 2,335 kg.

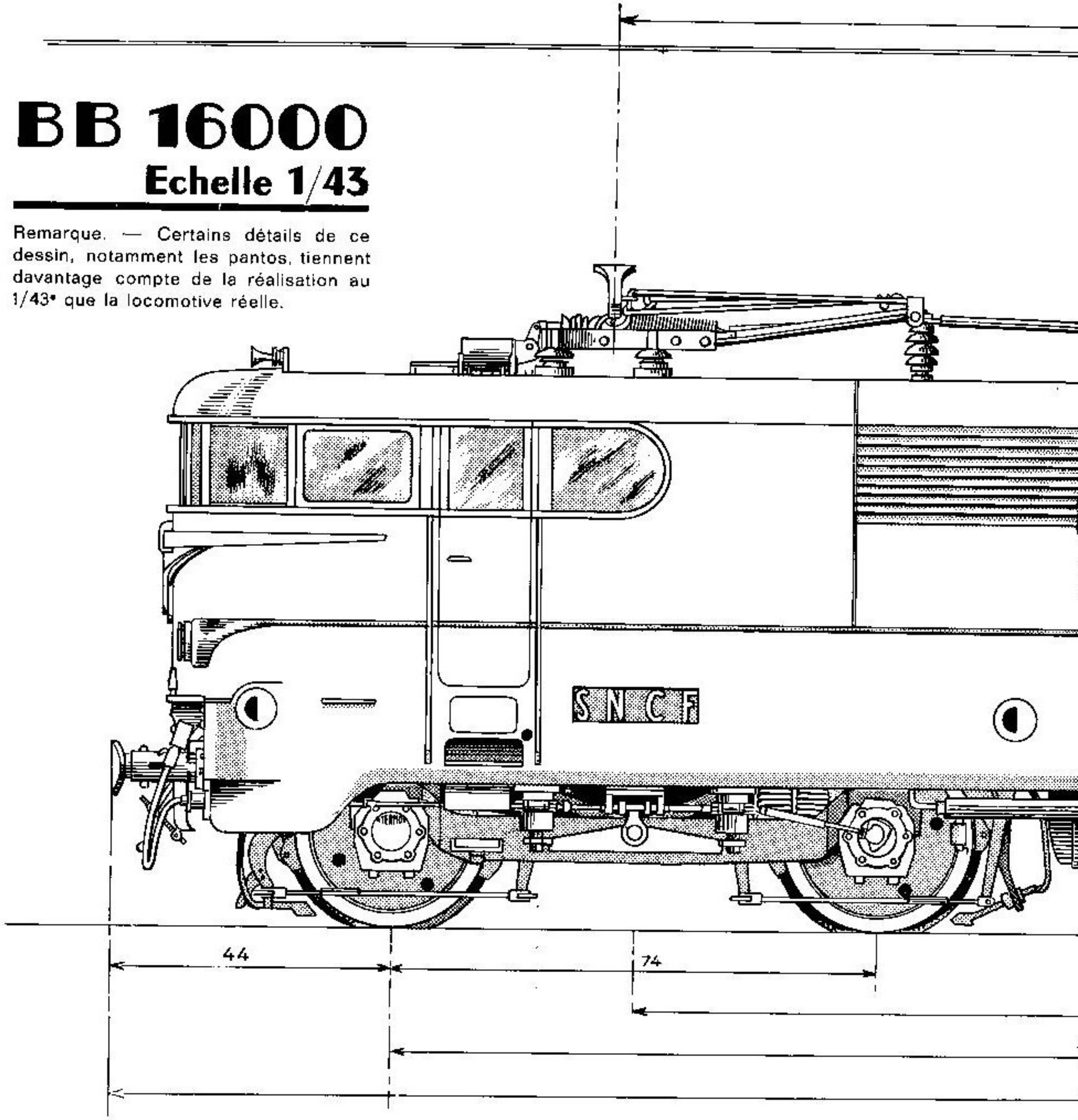
Il est toujours un peu délicat de construire un boggie quand on n'en connaît pas tous les détails réels ; encore avais-je eu l'occasion d'en voir un sur toutes ses faces à la station de levage du dépôt de Strasbourg. Les boîtes d'essieux surtout commençaient à m'inquiéter. En admettant de vouloir les utiliser réellement comme boîtes d'essieux, il fallait les réaliser en acier doux ou laiton et les façonner à la lime ; comme il y en a huit, ce travail fastidieux me fit peur ! Restait une seule solution : les mouler. J'essayai donc le cerrobend ; mais ceci ne me permit plus de les utiliser réellement comme boîtes, car je suppose le cerrobend n'être pas assez résistant pour ce rôle. J'adoptai donc la conception JFJ, c'est-à-dire que les boîtes sont des bagues JFJ enfoncées à force sur deux flasques inférieurs formant l'ossature du boggie ; tout ce qui est extérieur aux roues : côtés de boggie, ressorts, balanciers, boîtes d'essieux, est donc factice. Les dessins de la planche III montrent d'ailleurs d'une façon assez explicite la conception de ce boggie et sa réalisation, propre à lui donner l'apparence « convenable ». On s'aperçoit vite que les pièces sont multiples et variées : certaines d'entre elles demandent à être exécutées à huit ou seize exemplaires, voire trente-deux pour les sabots de freins (quatre pièces par roue). A titre indicatif, notons au passage que l'ossature, c'est-à-dire les flasques intérieurs, sont exécutés en laiton 1 mm, tandis que les côtés, les deux entretoises (celles du dessus et du dessous), ainsi que la traverse danseuse, sont pris dans du laiton de 7/10. Les quatre entretoises cylindriques (⌀ 3) sont maintenues aux flasques intérieurs par soudure ; elles supportent, outre les deux côtés de boggie, les organes de freinage et de sablage ; ces différentes pièces sont fixées par soudure également.

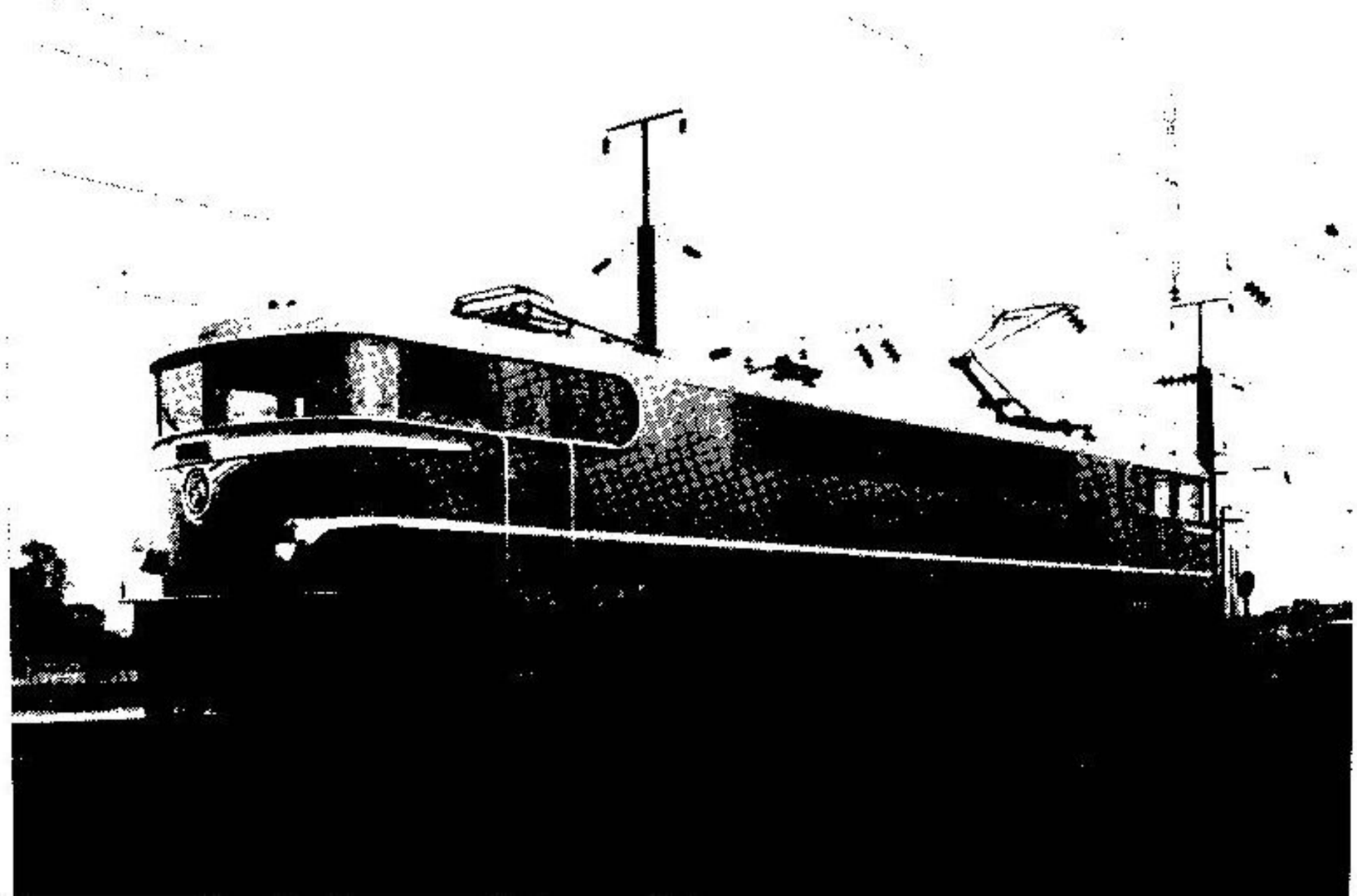
NOTA. — La planche principale : Vue en élévation de la machine figure sur les pages 484 - 485 - 486 de ce numéro.

(à suivre ; faute de place, la planche III sera donnée en notre prochaine parution).

BB 16000
Echelle 1/43

Remarque. — Certains détails de ce dessin, notamment les pantos, tiennent davantage compte de la réalisation au 1/43e que la locomotive réelle.





LOCOMOTIVE BB 16001 à 16062
25 000 V 50 PÉRIODES

RAPPEL DES CARACTÉRISTIQUES :

PUISSANCE :

aux arbres moteur :
en régime continu .... 4820 ch à 85 km/h.
en régime unihoraire .. 5280 ch à 83 km/h.

Poids total en ordre de marche : 85,3 t.
Masse par essieu : 21,3 t.
Vitesse maximum en service : 160 km/h.
Frein à air automatique et direct + frein à main sur essieux.
Capacité des bacs à sable : 500 kgs.
Nombre de moteurs : 4 couplés en parallèle, à courant continu (920 V), alimentés par ignitrons.
Charge remorquée, en rampe de 8 °/°° : 1500 t.
en palier : 750 t. à 160 km/h.
Année de construction : 1958 (MTE).

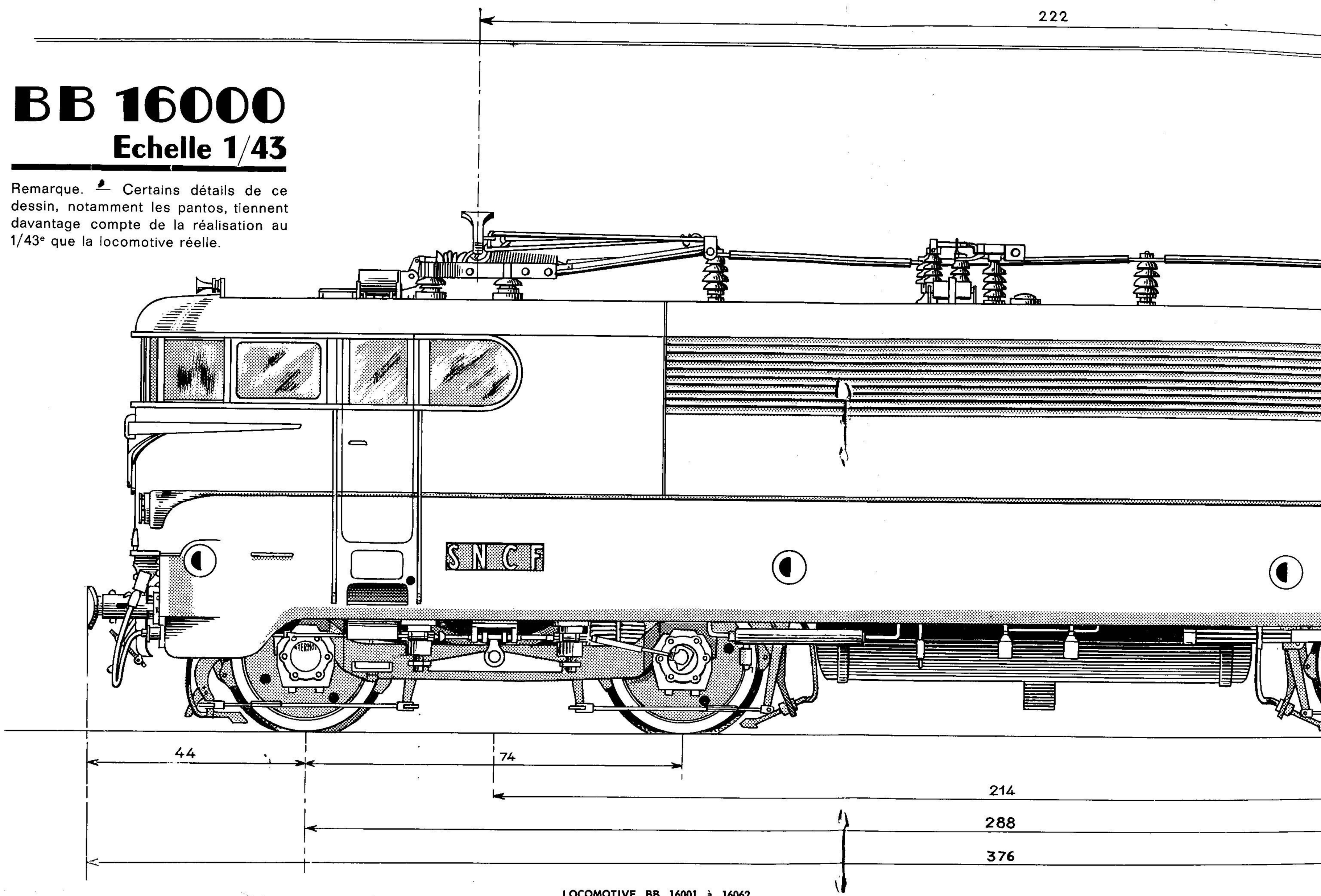
Longueur hors-tampons	16,200 m.
Empattement	9,520 m.
Entraxe des essieux sur chaque bogie	3,200 m.
Diamètre des roues	1,250 m.
Largeur totale	2,980 m.
Hauteur totale	3,650 m.

Cliché S.N.C.F.

BB 16000

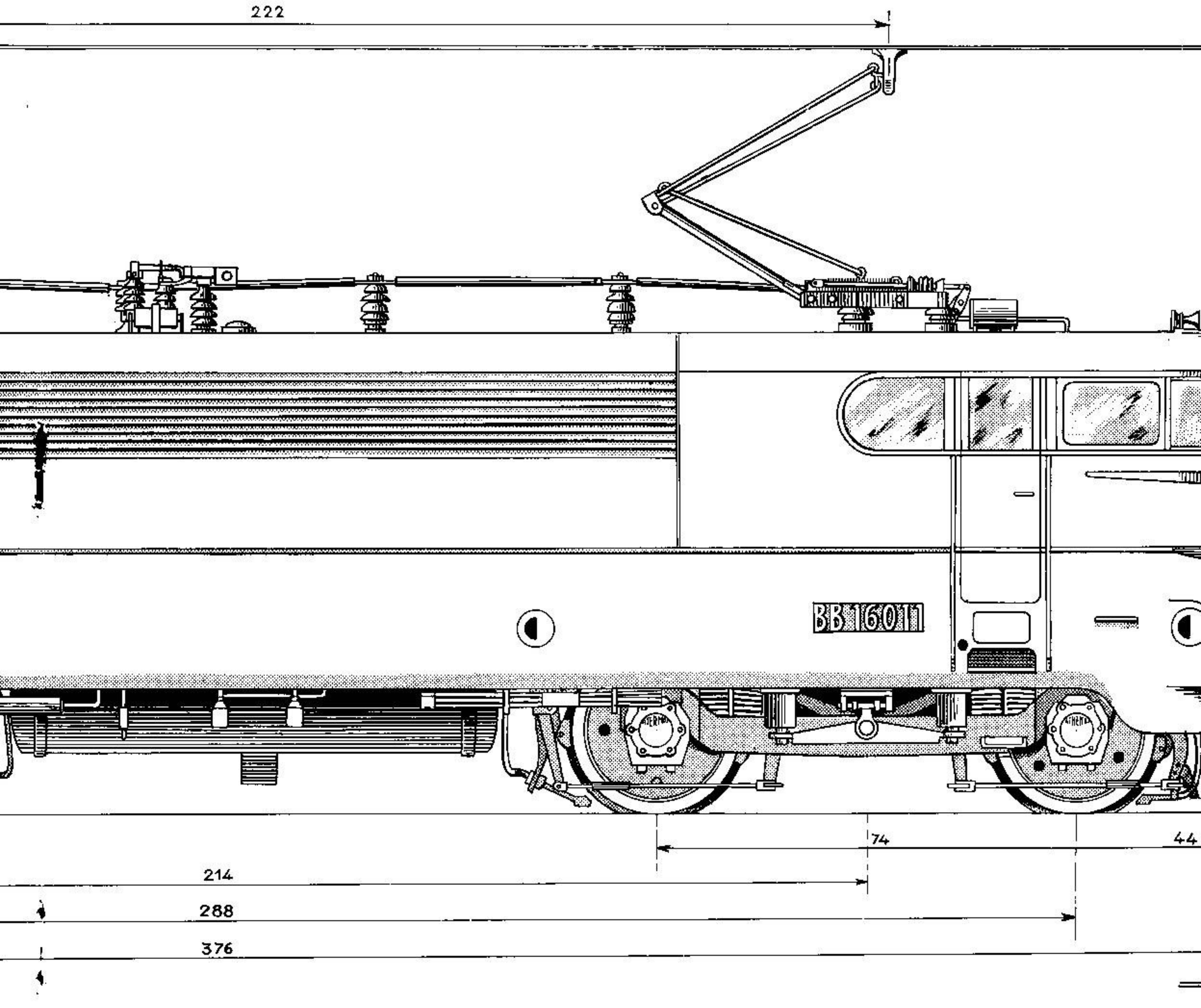
Echelle 1/43

Remarque. ☝ Certains détails de ce dessin, notamment les pantos, tiennent davantage compte de la réalisation au 1/43e que la locomotive réelle.

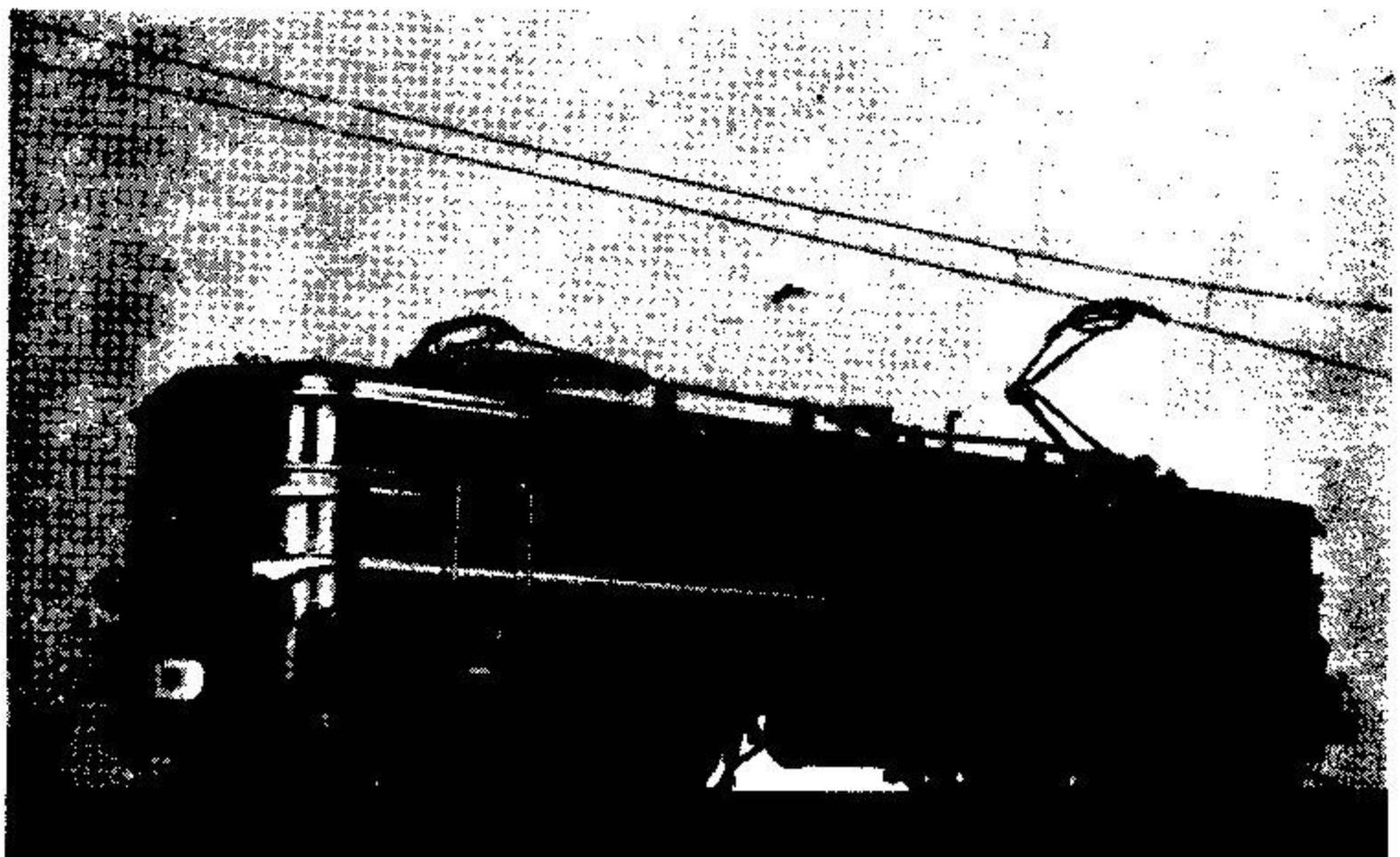


LOCOMOTIVE BB 16001 à 16062
25 000 V — 50 PÉRIODES

RAPPEL DES CARACTÉRISTIQUES :



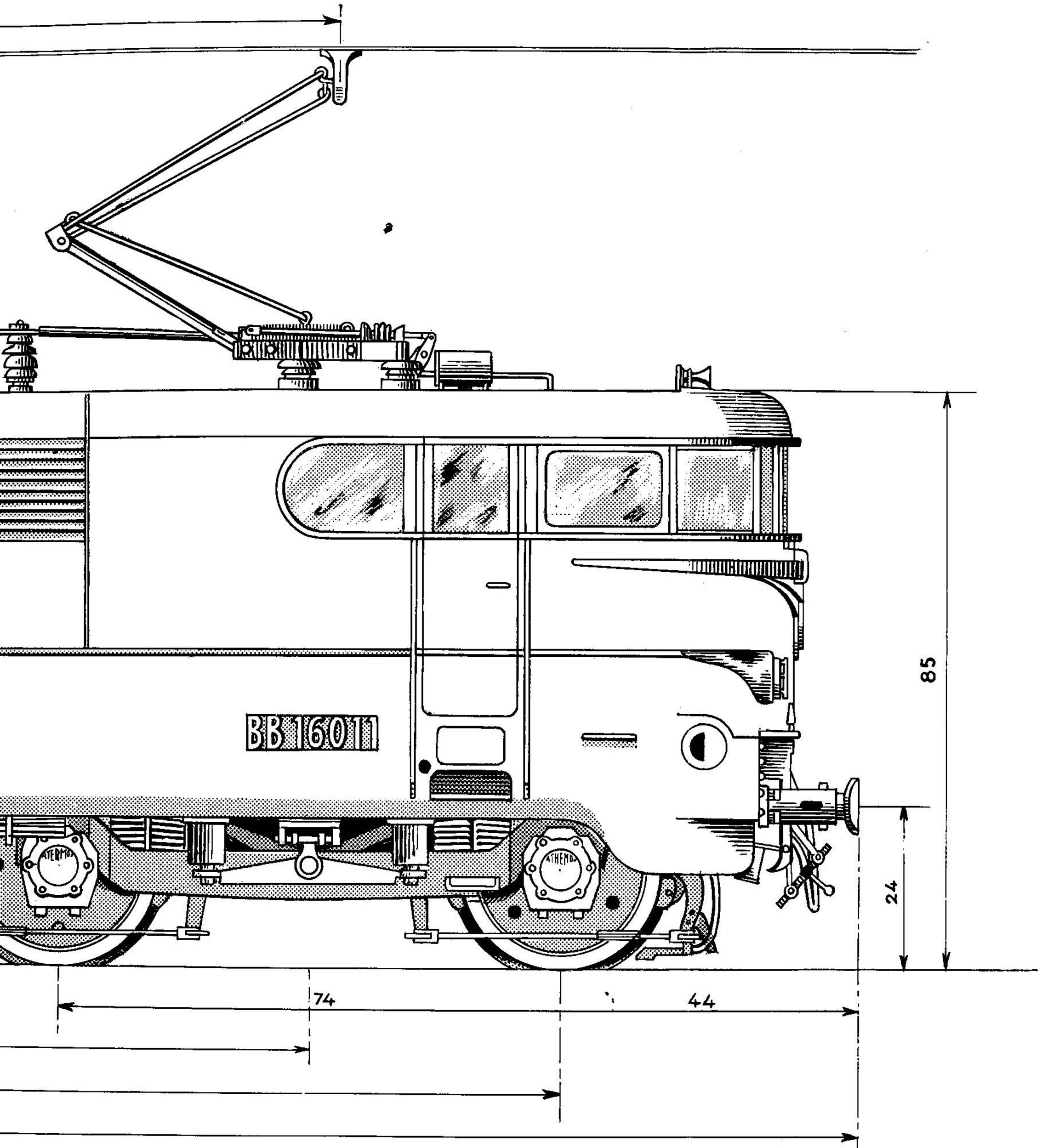
Cliché Ch. Hamann.

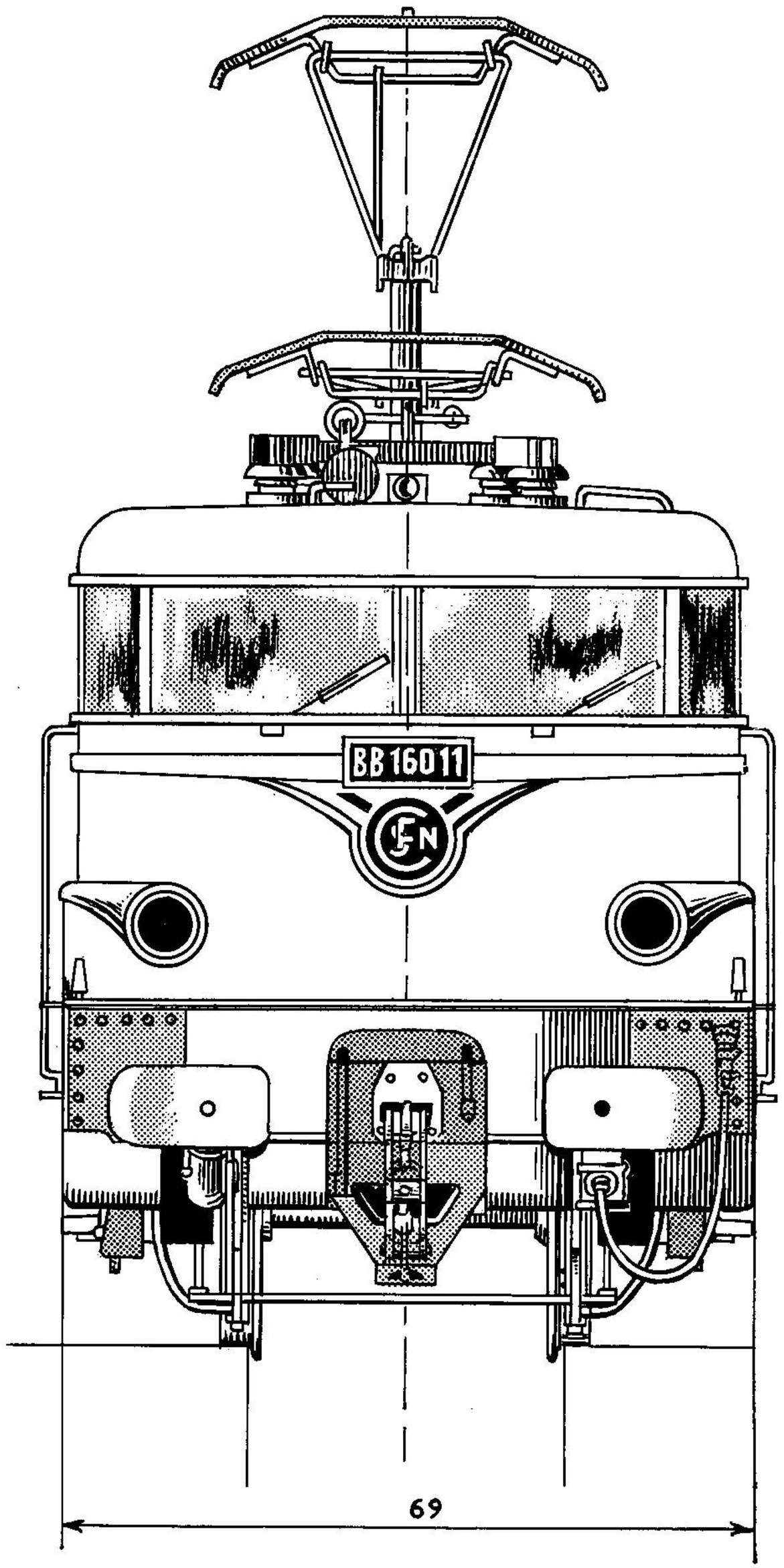


A gauche : la machine SNCF.
Ci-contre : le modèle réalisé par Mr Ch. Hamann, dont on notera la belle finition et le réalisme parfait.

On the left : The S.N.C.F. prototype.
Opposite : The scale model realized by Mr Ch. Hamann shows a perfect finish and realism.

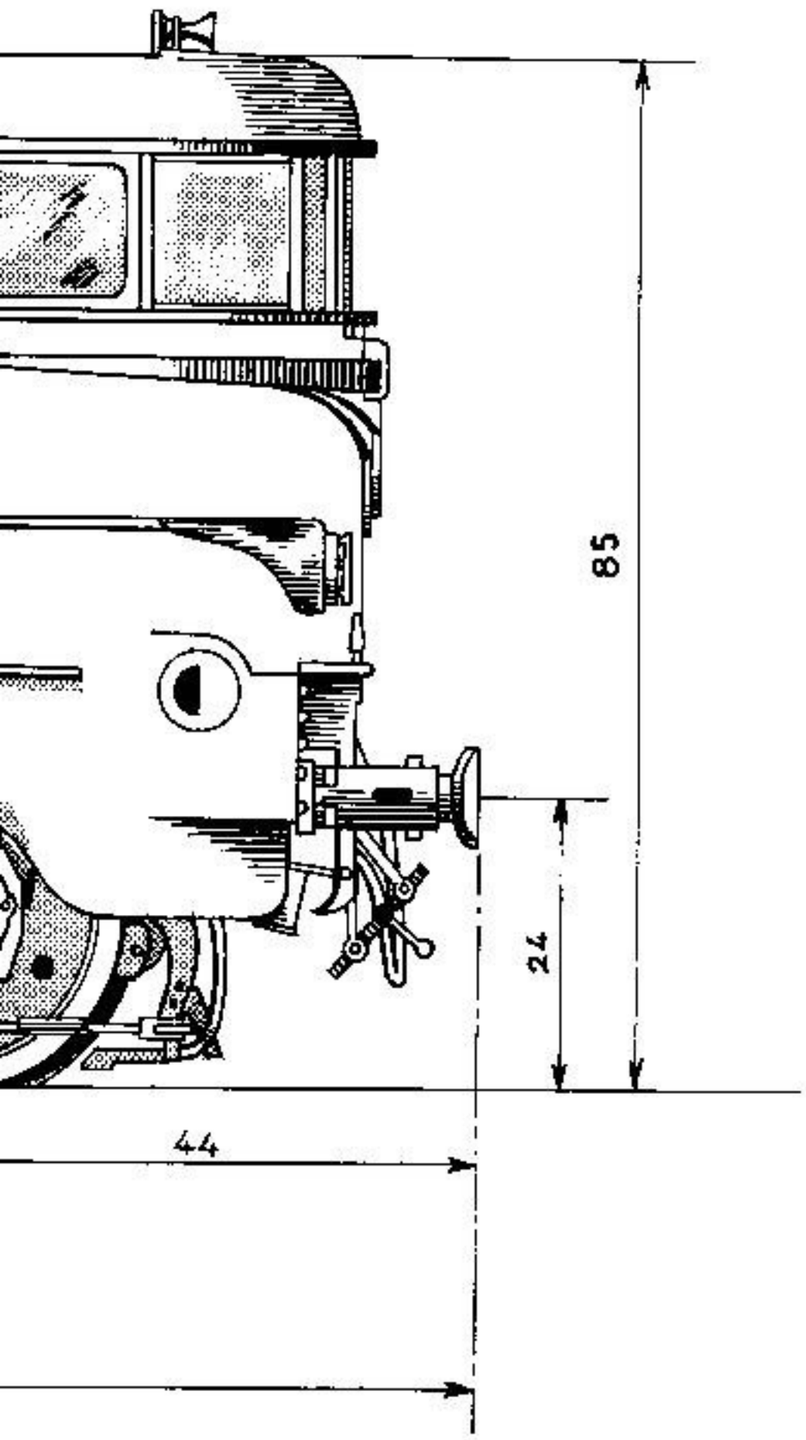
Links : das Vorbild.
Rechts : das von Herrn Hamann gebaute Modell, dessen sorgfältige und wirklichkeitstreue Ausführung beachtenswert ist.

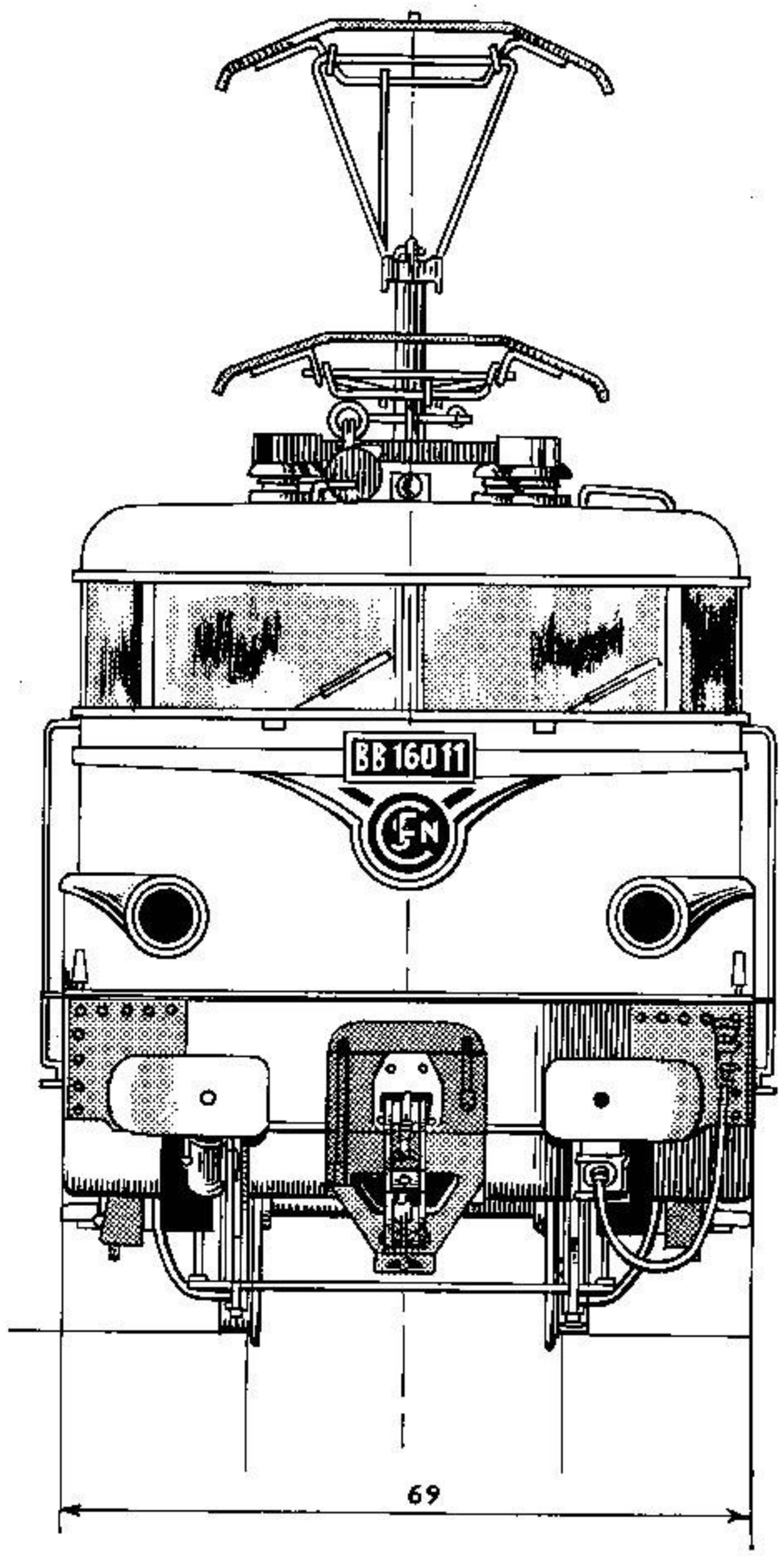




VOIR DESCRIPTION
page 473
et numéros à suivre...

D'après un dessin original
Ch. Hamann.





VOIR DESCRIPTION
page 473
et numéros à suivre...

D'après un dessin original Ch. Hamann.

Ch. Hamann.

L'ECHELLE des ECHELLES

un DOCUMENT UNIQUE et INÉDIT

d'après un diagramme de Mr. G. Laederich

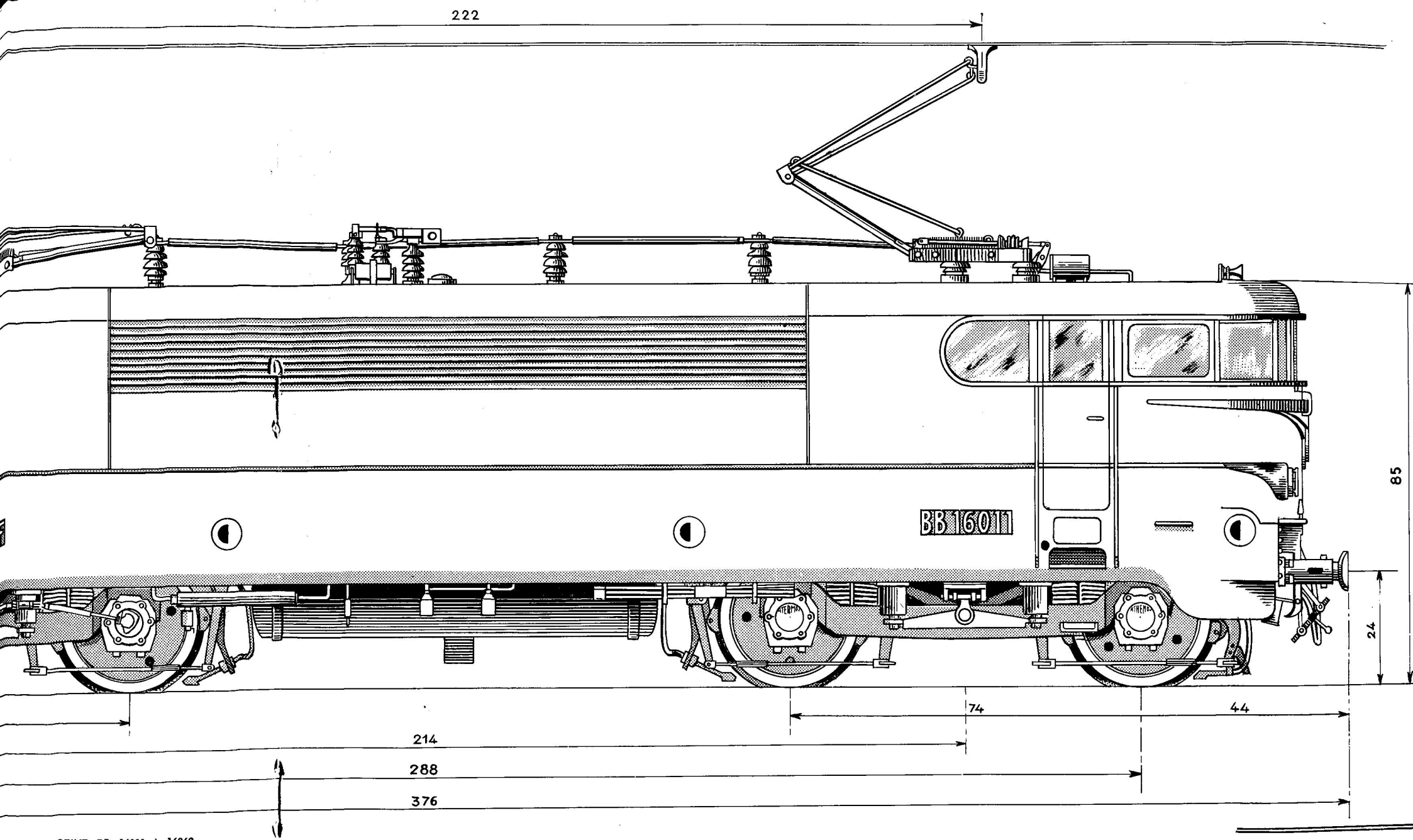
The ladder of scales, an unrivalled and never published document.

Skala der spurweiten - bei der " grossen " und bei der Modelleisenbahn.

Pensiez-vous, avant d'avoir consulté notre document, qu'il existait de par le monde, un échelonnement aussi serré des écartements de voie, où le gros chemin de fer modèle se confond directement avec le petit chemin de fer réel !

Le fait est que les bureaux de normalisations auront encore à faire dans ce domaine. D'autant plus que outre certains types de voie cités en référence, seuls les écartements les plus usités ou intéressant des installations d'une certaine importance ont été mis en évidence sur notre diagramme. Ceci laisse entendre que cette " échel-

(Voir suite pages : 487/8/9 et 490).



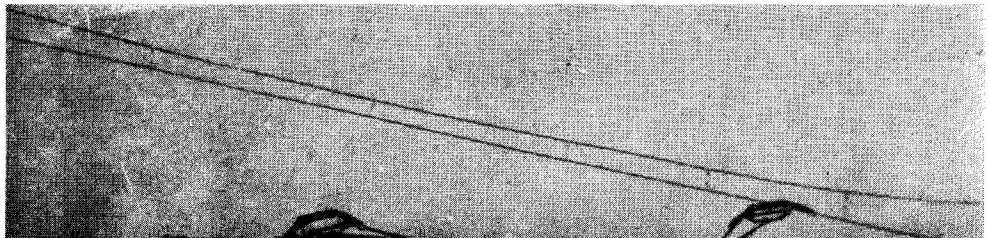
LOCOMOTIVE BB 16001 à 16062
25 000 V — 50 PÉRIODES

PPEL DES CARACTÉRISTIQUES :

SSANCE :

aux arbres moteur :
en régime continu .... 4820 ch à 85 km/h.
en régime unihoraire .. 5280 ch à 83 km/h.
ds total en ordre de marche : 85,3 t.
sse par essieu : 21,3 t.
esse maximum en service : 160 km/h.
in à air automatique et direct + frein à main sur essieux.
acité des bacs à sable : 500 kgs.
bre de moteurs : 4 couplés en parallèle,

Cliché Ch. Hamann.



A gauche : la machine SNCF.
Ci-contre : le modèle réalisé par Mr Ch. Hamann, dont on notera la belle finition et le

L'E
des
un D

L'ECHELLE des ECHELLES

(VOIR AU DOS DE CE VOLET).

ECARTEMENTS

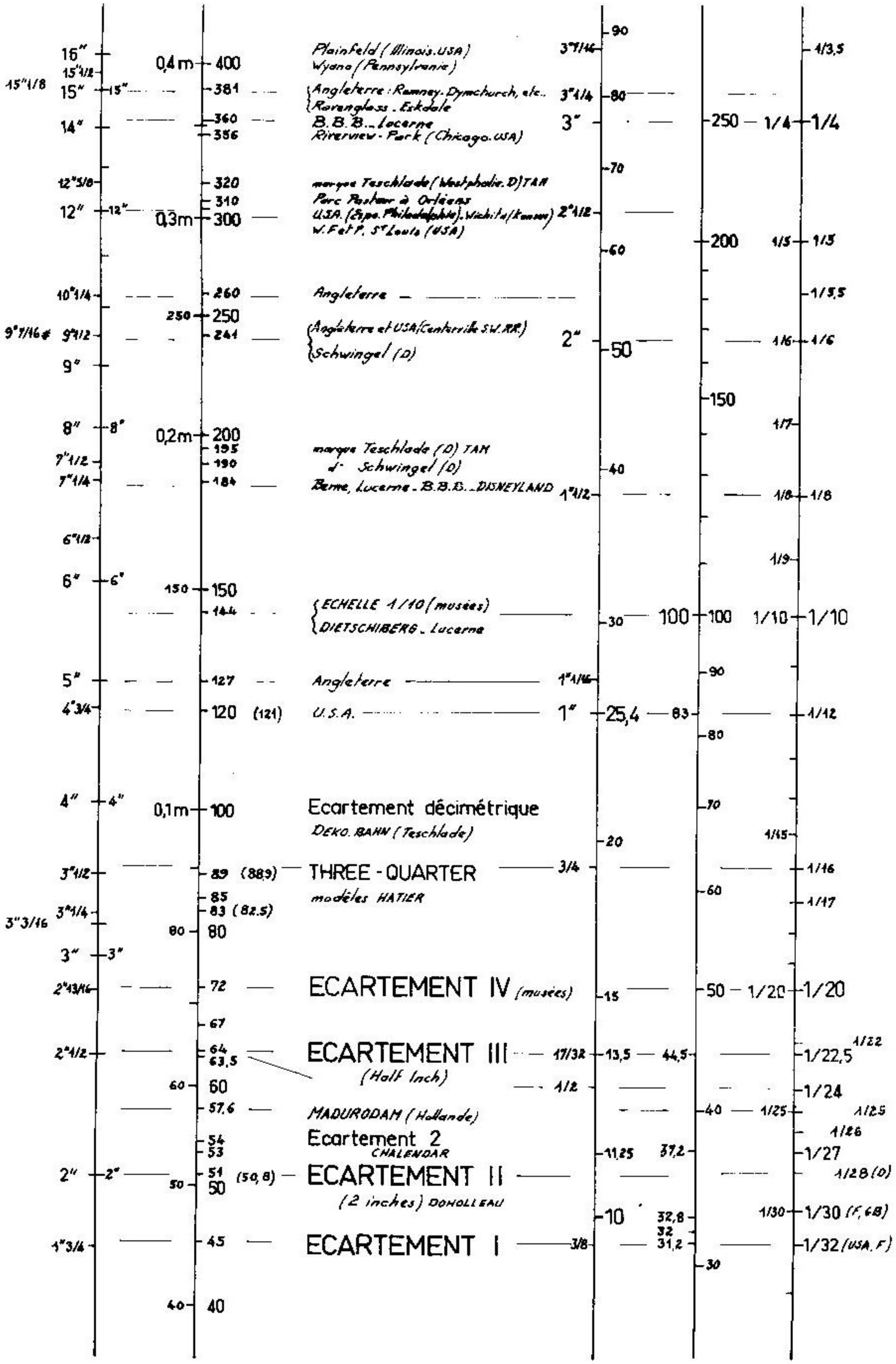
Normes anglaises — Echelle de base Ecart. en mm.

Echelles des Proportions — Par Pieds — *Inchs* Valeur correspondante en mm — Par Mètres — *En Millimètres* Echelle millimétrique de base

Rapports de Réduction — Echelle de base Valeurs réelles

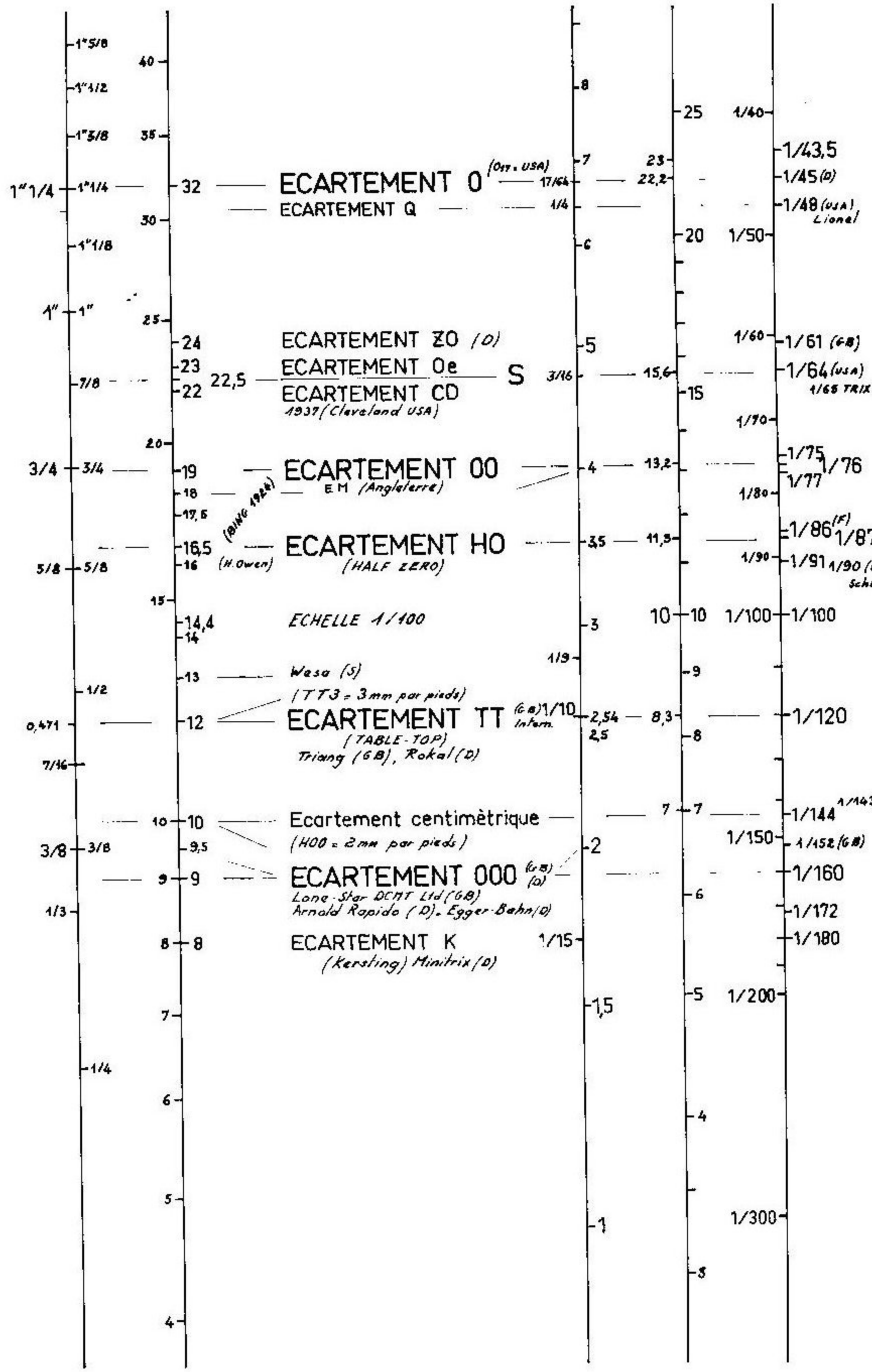
Normes anglaises	Ecart. en mm.		
	3 m		
9′	9′=3 yards		
8′			
7′8″		2337	Voie BRUNEL — *ex Great Western (Gloucester, G.B)*
7′		2134	Voie BRUNEL — *ex Great Western (Gloucester 1838). disparue 20-5-1892 (Paddington-Penzance), ex Plymouth Ceylan*
	2 m		
		1900	*ex première ligne Hollandaise*
6′	6′=2 yards	1829	*ex première ligne Russe (St Petersbourg-Sarskoé-Sélo)*
		1751	Voie ARNOUX — *ex ligne de Sceaux*
5′6″	5,5′	1676-1680 / 1665	*INDES, Ceylan, ARGENTINE, CHILI, ESPAGNE PORTUGAL (1665)*
5′3″	5,25′	1596-1600	*AUSTRALIE, BRESIL (1603), IRLANDE (1600), ECOSSE (Dublin and Wicklow rly)*
5′		1524	U.R.S.S. *ESTHONIE, FINLANDE, LETTONIE, PANAMA, PORTO-RICO, TURQUIE*
		1495	*CANADA*
4′10″7/8		1435	Voie NORMALE (SNCF-1437) - 1440
4′8″1/2	4,71′ ou 56″,5	1400	*ex funiculaire de Bellevue (Seine), 1907 BRESIL*
4′6″	4,5′	1372	*JAPON - Voie OUTRAM en 1799 Ticknall tram*
4′4″1/2		1393	Rail JESSOP
		1270	Voie TREWITHICK. *Plymouth et Hillstramway (de Merthyr Tydfil à Abercynon)*
4′2″			*INDES, SUEDE*
4′		1215	*funiculaires ex Rouen, Le Havre, SCANDINAVIE*
		1200	*INDES N.L. - SUEDE*
		1180	*ESPAGNE -*
		1160	*Allevard - le Cheylas (Isère), Funic. Thonon - ASIE MINEURE (1098) - Chde fer FELL*
3′6″1/2	3,61′	1100	*SUEDE*
		1093	*Hamilton*
3′6″	42″	1079,5 / 1067 / 1060	*ex Villiers-l-bel-Gonesse-1060 (sela) JAPON-AMERIQUE CENTRALE-HOLLANDE-SCANDINAVIE-BELGIQUE (NE)-AFRIQUE-AUSTRALIE-*
3′5″1/4		1050	*ALGERIE-MAROC-LIBAN-SYRIE*
		1028	*EGYPTE*
3′3″3/8	1 m	1000	Voie METRIQUE - *exception: Tramways de SOFIA: 1018* — *GB Tram Birmingham*
		950	*ITALIE*
3′	36″=1 yard	914 / 900	*MEXIQUE, PEROU, COLOMBIE, Disneyland (USA), Denver et Rio-Grande Western RR (934?)*
		891	*SUEDE*
		838	*JAPON*
	31,5″ 0,8m	800 (799) / 785	*ex Cap-Ferret, Vouziers (Ardennes), SUISSE (802), SUEDE - Crémaillère Abt du Mt Pilat* / *ALLEMAGNE: Rhein-Sieg-Eisenbahn*
2′6″	30″	762 (760)	*CHILI, AUSTRALIE, ex Shangaï-Woosung*
2′5″1/2		750 / 740	*ex Forestiers des Landes, ex Ste Foy-l-Lyon, ALLEMAGNE, ESTHONIE, FINLANDE, TURQUIE* / *SUEDE*
		700	*Forestier: Abreschwiller (Moselle), ALLEMAGNE*
2′3″	27″	686	*TALYLLYN Rly*
		660	*AMERIQUE du SUD*
		610	*TASMANIE (609) - AUSTRALIE - DARJEELING (Indes)*
2′	24″		
1′11″3/8	23″,62	600 / 597	Voie DECAUVILLE — *FESTINIOG (Pays de Galles) - Lynton - Barnstable (G.B.)*
1′11″1/2			*U.S.A., Fleishhacker Zoo - Guiness Brewery Rly*
1′10″	22″		
		508	
20″	0,5m	500	*Chantiers, Artouste (RP)*
19″			*USA - Overfair RR San Francisco*
18″		457	*G.B. (Parcs, Expositions) - Lancaster - Chester Park - Venice R.R. (USA) - East-lake Park à Los Angeles*
16″	0,4m	400	*U.S.A. Chantiers*

Rapports de Réduction: 1/2,3 — 1/2,8 — 1/3


Plainfeld (Illinois.USA)
Wyano (Pennsylvanie)
Angleterre : Romney. Dymchurch, etc..
Rorenglass . Eskdale
B.B.B.. Lucerne
Riverview - Park (Chicago. USA)
marque Teschlade (Westphalie. D) TAM
Parc Pasteur à Orléans
U.S.A. (Expo. Philadelphie). Wichita (Kansas)
W. Fet P. St Louis (USA)
Angleterre
(Angleterre et USA (Centerville S.W. RR.)
Schwingel (D)
marque Teschlade (D) TAM
d° Schwingel (D)
Berne, Lucerne - B.B.B. - DISNEYLAND
ECHELLE 1/10 (musées)
DIETSCHIBERG - Lucerne
Angleterre
U.S.A.
Ecartement décimétrique
DEKO. BAHN (Teschlade)
THREE - QUARTER
modèles HATIER
ECARTEMENT IV (musées)
ECARTEMENT III
(Half Inch)
MADURODAM (Hollande)
Ecartement 2
CHALENDAR
ECARTEMENT II
(2 inches) DONOLLEAU
ECARTEMENT I
0,4m
0,3m
0,2m
0,1m
15"
15"1/8
15"
14"
12"5/8
12"
10"1/4
9"1/16 #
9"
8"
7"1/2
7"1/4
6"1/2
6"
5"
4"3/4
4"
3"1/2
3"3/16
3"1/4
3"
2"13/16
2"1/2
2"
1"3/4
400
381
360
356
320
310
300
260
250
241
200
195
190
184
150
144
127
120 (121)
100
89 (88.9)
85
83 (82.5)
80
72
67
64
63.5
60
57.6
54
53
51
50 (50.8)
50
45
40
3"1/16
3"1/4
3"
2"1/2
2"
1"1/2
1"1/16
1"
3/4
1/2
3/8
90
80
70
60
50
40
30
25,4
20
15
13,5
11,25
10
100
83
44,5
37,2
32,8
32
31,2
250
200
150
100
90
80
70
60
50
40
30
1/4
1/5
1/6
1/7
1/8
1/9
1/10
1/12
1/15
1/16
1/17
1/20
1/22,5
1/24
1/25
1/26
1/27
1/28 (0)
1/30 (F, 68)
1/32 (USA. F)
1/3,5
1/4
1/5
1/5,5
1/6
1/7
1/8
1/9
1/10
1/12
1/15
1/16
1/17
1/20
1/22
1/22,5
1/24
1/25
1/26
1/27
1/28 (0)
1/30
1/32

QUELQUES FRACTIONS DE POUCE EN mm.

1/8 = 3,17
1/4 = 6,35
3/8 = 9,52
1/2 = 12,70
5/8 = 15,87
3/4 = 19,05



RAPPEL DE QUELQUES MESURES ANGLAISES DE BASE, ET DE LEUR VALEUR CORRESPONDANTE EN SYSTÈME MÉTRIQUE.

Inch ou pouce " (In.) = 1 In. = 0,02539 m.
Foot ou pied ' (Ft.) = 12 (n. = 0,30479 m.
Yard (Yd.) = 3 Ft. = 0,91439 m.

NOUVELLES FICHES DOCUMENTAIRES

S.N.C.F.

Cliché S.N.C.F.

ELEMENTS AUTOMOTEURS DIESELS
de 315 kW (430 ch), à transmission mécanique.

Non, bien entendu, ce n'est pas une **fiche documentaire** habituelle que nous vous offrons par ces clichés destinés seulement à illustrer notre annonce, mais une large sélection de fiches, dont la première série sortira courant Mars 1964 et sera le point de départ d'une **documentation unique pour l'amateur.**

Devant les demandes constantes de documentation concernant le matériel roulant SNCF de toute catégorie, nous avons décidé en effet l'adoption d'une formule d'actualité : la création de fiches documentaires dont la collection, au fur et à mesure de leur publication, permettra à l'amateur de se constituer progressivement une vaste documentation homogène et pratique.

D'une présentation nette et précise, ces **fiches documentaires Loco-Revue,** imprimées sur papier couché épais, au format à l'italienne 24,5 × 15,5 (simples ou doubles), seront éditées régulièrement à la cadence de 12 fiches par trimestre et disponibles :

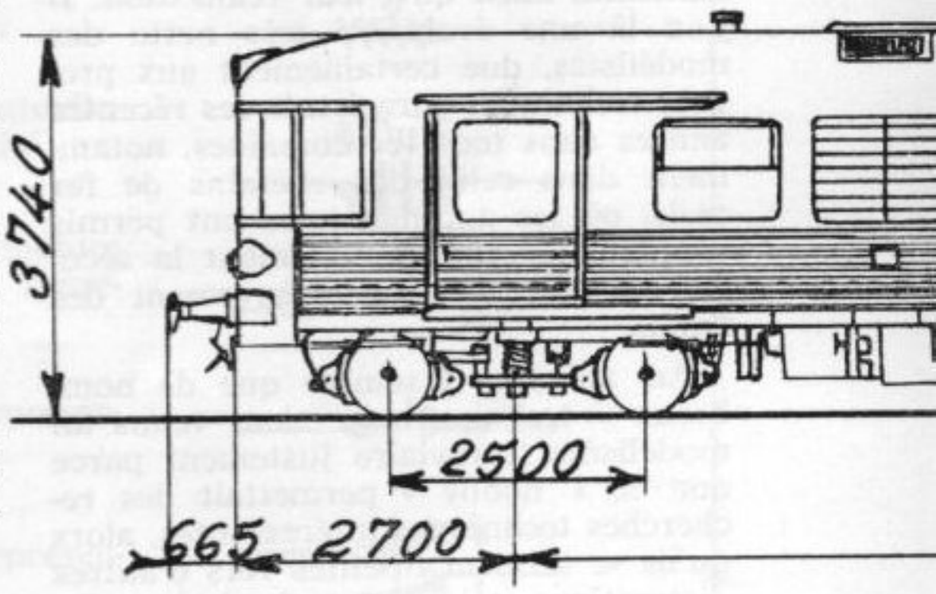
— soit à la pièce, au prix unitaire de : 0,50 F. la fiche simple
ou 1,00 F. la fiche double

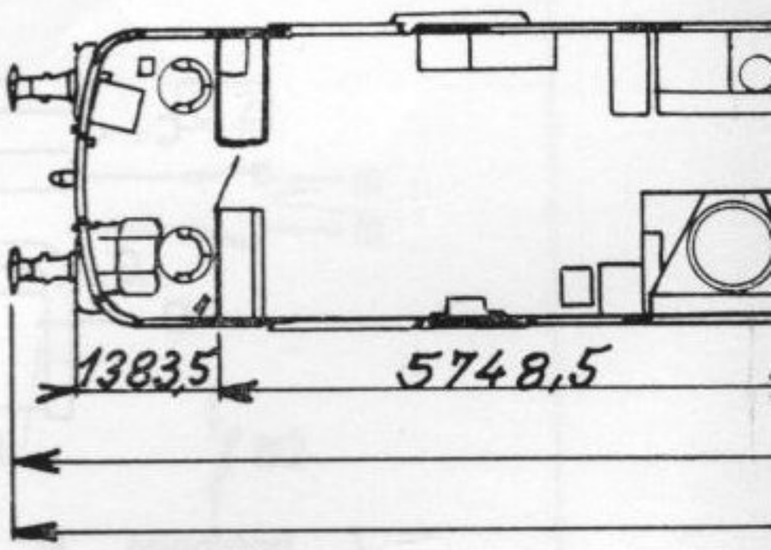
— soit sous forme d'abonnement annuel (48 fiches) *
au prix de 20,00 F.

Prix de souscription valable jusqu'au 1er MARS 64 : 18,00 F.

Chaque fiche comportera une ou éventuellement plusieurs photos, un diagramme aussi complet que possible coté en valeurs réelles, et toutes les caractéristiques principales du matériel concerné. Les diagrammes seront à l'échelle du 1/120ème, qui s'avère la plus pratique au point de vue mise en page et exceptionnellement à l'échelle du 1/160ème pour le matériel de grande longueur (ex. : TEE, rames automotrices etc...).

Attention ! une reliure spéciale "Tri-Clip" sera offerte gracieusement à tous les abonnements souscrits avant le **1er Février 64.**





* Certaines fiches chargées ou concernant du matériel de grande longueur pourront être doublées par un volet et compteront alors pour deux fiches simples dans l'abonnement annuel.

MODÈLE RÉEL, DÉSIGNATION ET NUMÉROTATION S.N.C.F.	NOMBRE TOTAL DE LOCOS EN CIRCULATION ou ayant circulé en France	RÉGIONS UTILISATRICES	TYPE	DATES DE CONSTRUCTION	PROVENANCE	Ø DES ROUES MOTRICES	LONGUEUR HORS TOUT (en mètres)	MODÈLES RÉALISÉS à l'échelle HO	PRIX	CARACTÉRISTIQUES ET REMARQUES *
◆ **030 TX - 1 à 9**	9	**SO**	Loco-tender	1944-45	Allemagne	1,10	9,310	**Märklin** réf. 3029	37,50 F	3 rails 16 V alt. ❶
◆ **030 TB - 130** (ex 6108/44 A-L)	1	**E**	Loco-tender	1897-1900	Prusse T 3	1,17	8,780	**Fleischmann** réf. 1315	53,50 F	2 rails 12 V = ❷
◆● **030 TU - 1 à 77**	77	**Méditerranée**	Loco-tender (Transportation-corps)	1944	Amérique	1,36	9,156	**Kitmaster** réf. 35	—	Modèle à construire ❸
◆● **230 F - 600 à 694**	4	**E**	Loco à tender séparé	1907-1918	Prusse P 8	1,75	11,230	**Liliput** réf. 102	116,00 F	2 rails 12 V = ❹
◆● **150 X - 1 à 226** (ex 819 à 1995)	226	**E**	Loco à tender séparé	1944-48	Allemagne série 44	1,40	13,817	**Märklin** réf. 3027	162,50 F	3 rails 16 V alt. ❺
◆● **150 Y - 1 à 17** (ex 123 à 7604)	25	**E**	Loco à tender séparé	1944-46	Allemagne série 52	1,40	13,580	**Trix** réf. 2215 **Rivarossi** réf. 11331	— 105,00 F	3 rails 12 V = ❻ 2 rails 12 V =
● **150 Z - 11 à 3137**	33	**E**	Loco à tender séparé	1944	Allemagne série 50	1,40	13,680	**Piko** réf. ME 1801	—	2 rails 16 V = ❼
◆ **C 20151 à 20159**	9	**E**	Locomotive de manœuvre électrique	1960	—	1,040	9,420	**Fleischmann** ex 1330 G	ne figure plus au dernier catalogue.	2 rails 12 V = ❽
◆● **Y 50101 à 50110** (ex 030 DB 1 à 10)	10	**N**	Locomoteur Diésel	—	Allemagne V 36	1.100	9,200	**Rivarossi** réf. 1771	48,00 F	2 rails 12 V = ❾

◆ En service actuellement ● Machines récupérées ou introduites en France depuis 1944-45. * Remarques : Voir page 497.

Comment augmenter

sans anachronisme votre

Parc Traction HO

par F. Jean

How to increase your locomotive stock without any anachronism.

Auslændische Lokomotiv-Modelle, deren Vorbilder bei der SNCF in Dienst stehen oder standen.

Par "augmenter sans anachronisme le parc traction" d'un réseau HO, nous voudrions essayer de suggérer à nos lecteurs la constitution d'un parc aussi homogène que possible. Sans anachronisme est donc pris ici dans un sens général, c'est-à-dire : éviter un groupement irraisonné d'engins de traction sur un même circuit. Combien de fois voyons-nous en effet se côtoyer sur un réseau qui se veut de style français, des machines typiquement françaises, allemandes, autrichiennes, anglaises, américaines, etc.

Bien entendu, le choix en matériel de traction purement français est limité et l'on conçoit très bien que l'amateur soit tenté d'augmenter son parc, notamment le parc vapeur, en faisant appel aux productions étrangères. De ce fait, l'éventail des modèles disponibles est sensiblement élargi, mais le réalisme alors s'en trouve quelque peu bousculé !

Pour l'amateur qui dispose de place suffisante, le problème est simplifié, car il lui sera loisible soit de constituer deux réseaux distincts de styles différents, soit de créer un réseau mixte sur lequel une gare frontière rendra logique la présence de matériel roulant de style étranger. Un réseau franco-allemand, franco-autrichien, franco-suisse-italien, etc., est ainsi réalisable et permettra à l'amateur d'exploiter sur celui-ci deux types caractéristiques de matériel roulant. C'est une solution rationnelle et intéressante que nous préconisons vivement à tous ceux qui en ont la possibilité. Cette disposition est également plaisante sur le plan décor, puisqu'elle permet de juxtaposer deux styles d'architecture, où la recherche des ambiances différentes, l'aménagement d'une zone virtuelle de frontière, la confection de panneaux d'affichage et réclames en langue étrangère, ajouteront à l'attrait de la réalisation.

Quant à l'amateur moins favorisé

pour la place disponible, mais qui désire néanmoins augmenter son parc d'un ou de plusieurs modèles étrangers sans trop compromettre pour autant le réalisme de son réseau, nous avons établi à son intention une liste des engins de traction d'origine étrangère, acquis par la S.N.C.F., circulant donc en France sous la numérotation de notre réseau national, et ayant été reproduits en modèle.

Le choix n'est malheureusement guère important, surtout si l'on est exigeant sur la fidélité du modèle; il n'est, hélas, pas de miracle possible en ce domaine. Peut-être notre liste sera-t-elle

Cliché J. H. Renaud.

Cliché Liliput.

Locomotive 230 F série 600 à 694 de la SNCF, région Est. (Voir diagramme page suivante).

Les machines en service en France sont les N^os^ 600, 607, 641 et 694, ex DR 3800, 3607, 2141 et 3094.

On constate que la modification du modèle Liliput correspondant, pour le franciser, est minime : suppression de la hausse de cheminée et redécoration aux normes SNCF. (Principalement peinture en noir mat du chassis, des roues, de la machine et des côtés de bogie du tender). Cet exemple est une illustration idéale de notre texte.

Modèle LILIPUT réf. 102, à l'échelle du 1/87^e^, reproduction des célèbres locomotives prussiennes type P 8.

(Suite page 498).

REMARQUES

❶ Noté à titre complémentaire seulement pour sa similitude, car le modèle Märklin n'est pas la reproduction exacte de la série T3. C'est de plus un modèle assez sommaire.

❷ Reproduction très valable d'une locomotive typique. La distribution toutefois n'est pas conforme, l'originale étant du type Allan. Des variantes ont également modifié l'allure générale de certaines machines de la série.

❸ Reproduction fidèle. Toute pièce matière plastique injecté, facile à monter. Motorisation non prévue.

❹ Reproduction très fidèle. Seule la hausse de la cheminée est à supprimer et la décoration à refaire pour obtenir un modèle parfaitement correct.

❺ Belle reproduction des machines allemandes pour trains marchandises, série 44. Par la suppression des écrans, de la hausse de la cheminée, la rectification du tablier à l'avant et une nouvelle décoration, cette machine peut être assez facilement francisée. Certaines machines ont été d'ailleurs munies d'écrans de forme classique, ce qui dispense de retoucher le châssis.

❻ Jolie machine, de ligne originale, bien reproduite. Malheureusement le modèle HO est la reproduction du type « série 42 » des CFF Allemands, alors que la machine SNCF provient de la série 52. Toutefois, étant donné la similitude des deux séries, tant au point de vue lignes que dimensions, nous avons cru bon de donner quand même cet exemple. La différence principale réside en la position inverse de la sablière, détail qu'il est difficile de modifier... La « redécoration » pour sa part ne pose pas de problème. A noter que sur le modèle Rivarossi, le châssis a été repris et amélioré et que le train de roues, aux normes de cette firme, est beaucoup plus fin que sur la version originale Trix.

❼ Reproduction correcte quoique sobre, de la machine pour trains marchandises lourds des CFF Allemands, série 50. Seule la hausse de la cheminée est à supprimer et la décoration à modifier.

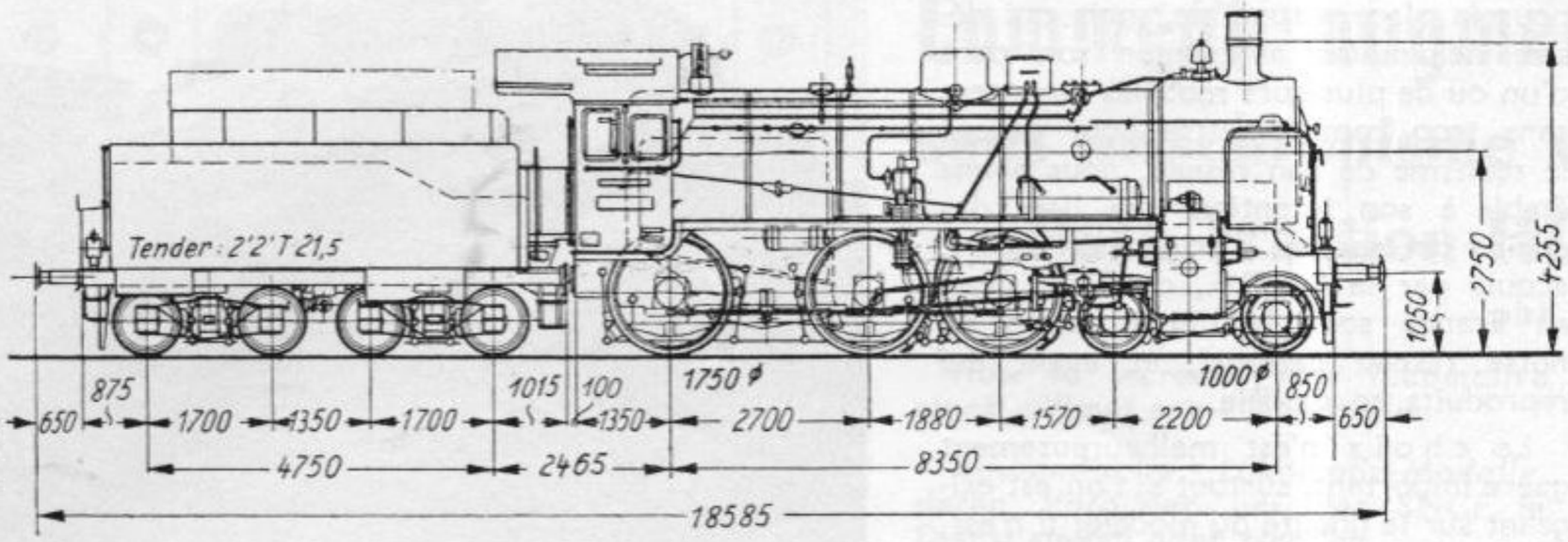
❽ Reproduction exacte des locomotives de manœuvre Ee 3/3 des CFF Suisses, desquelles sont directement dérivées les machines françaises. Seul le pantographe est à changer et la décoration à modifier. (Bien que ces machines ne figurent plus au catalogue Fleischmann, certains revendeurs en disposent encore en stock.) Notons que ces machines récentes, du type bi-fréquence, sont utilisées principalement pour les manœuvres en gare de Bâle.

❾ Le modèle Rivarossi rappelle assez fidèlement la ligne trapue des ex 060 DB SNCF. Avec la pose d'un macaron SNCF et une nouvelle décoration, l'adaptation correcte de cet engin à nos réseaux est des plus simples.

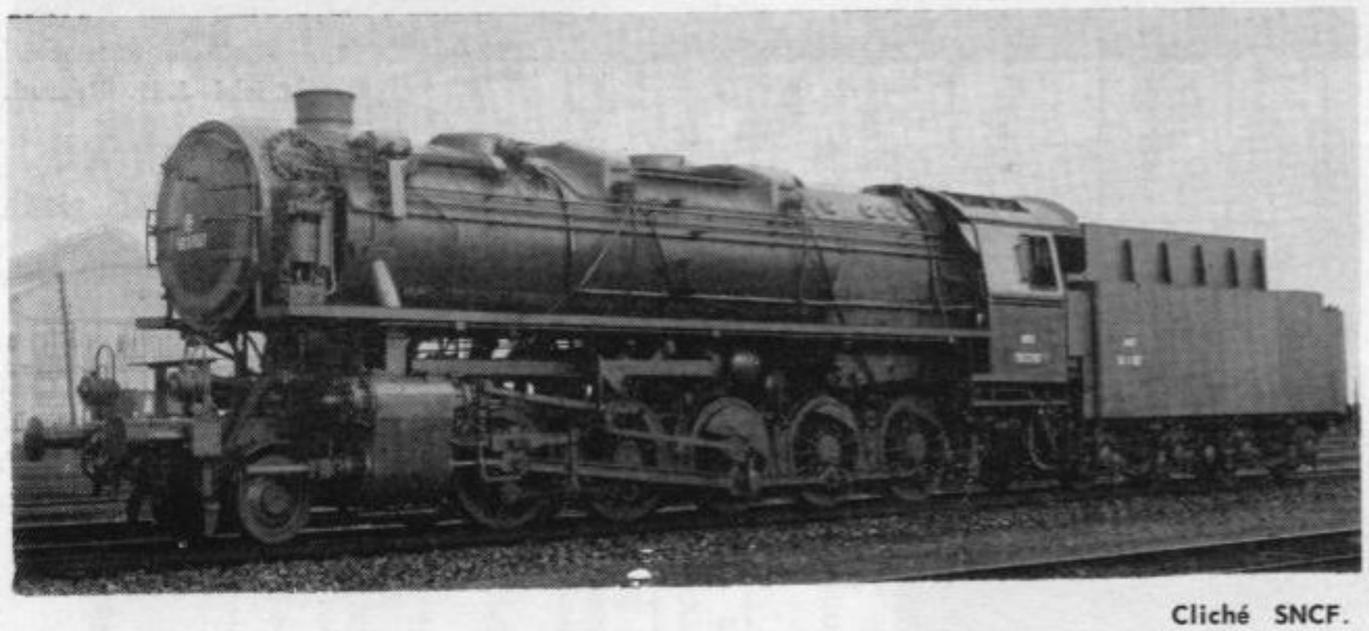
*

230 P8

Diagramme Réf. 4
échelle 1/160e



NOTA : les diagrammes publiés en cette page ont été extraits de DER MODELLEISENBAHNER.



Cliché SNCF.

Ci-contre :

Locomotive 150 X 1 à 226 de la SNCF.

Quelques-unes de ces machines ayant conservé leurs écrans originaux (voir diagramme réf. 5), on constate que le modèle Märklin proposé peut-être facilement francisé.

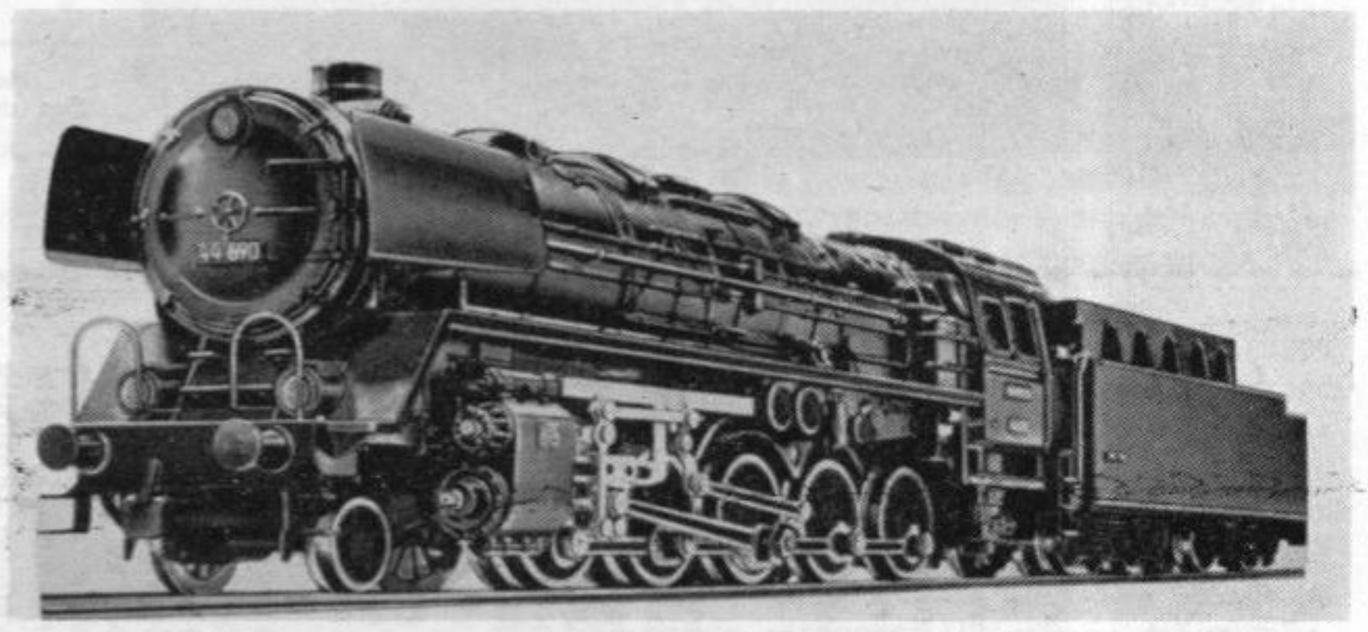
Modèle Märklin réf. 3027, reproduction à l'échelle HO des locomotives série 44 de la DB.

malgré tout utile à certains ou ouvrira-t-elle des horizons nouveaux à d'autres.

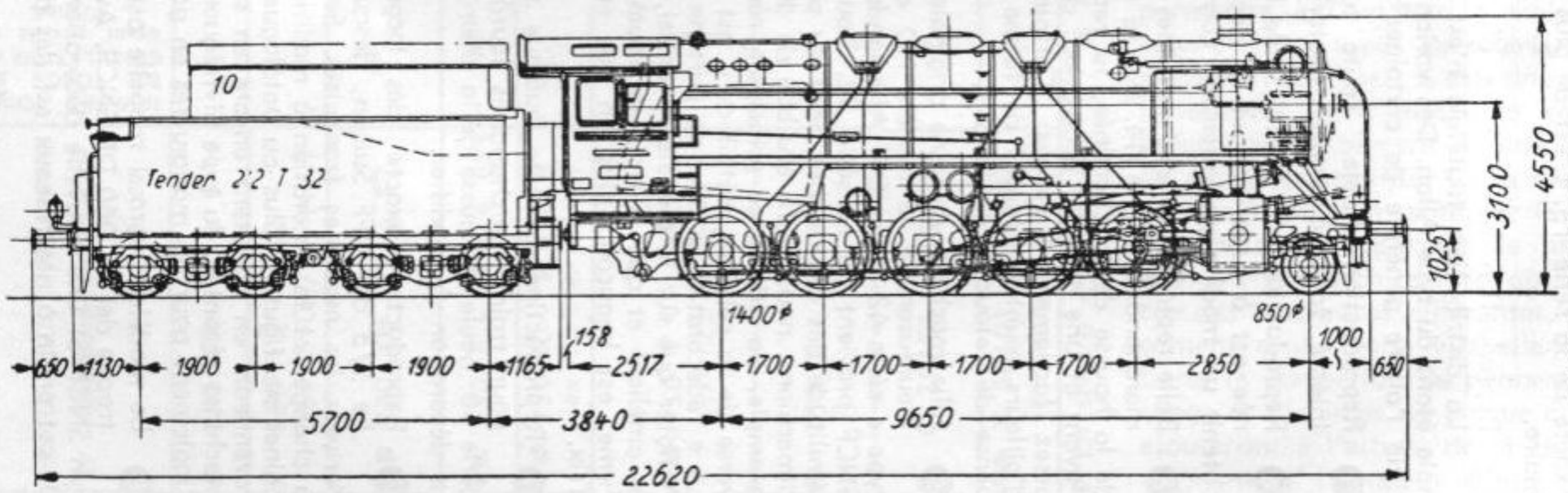
Que nos lecteurs ne soient donc pas trop exigeants, et choisissent parmi les modèles cités en la liste donnée p. 496 ceux qu'ils jugeront les plus dignes de figurer sur leur réseau.

Comme chacun peut en juger d'après les remarques faites en ce tableau, les modèles cités ne sont valables qu'à condition de certaines retouches. A cette fin les comparaisons photographiques ainsi que les diagrammes donnés en marge faciliteront, nous l'espérons, la tâche des amateurs. (Faute de place suffisante, ces illustrations seront, en outre, poursuivies en notre prochain numéro.)

(à suivre).



Cliché Märklin.



150 série 44 819 à 44 1995 des CF Allemands.

Diagramme Ref. 5 échelle : 1/160e.

Variation sur le clignotement

PAR J. GUY.

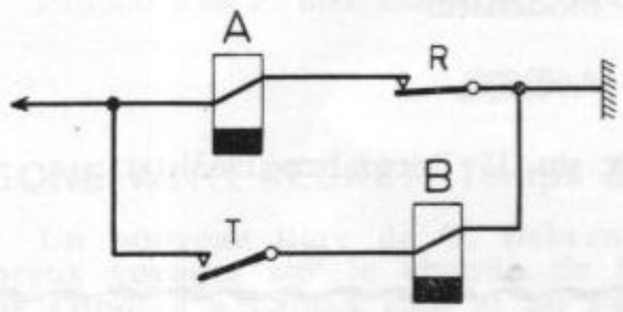
VARIATION ABOUT FLASHERS.

VARIATION ZUM THEMA BLINKLICHT.

Dans l'article : *Construisons un PN moderne à demi-barrières*. MM. F. Jean et L. Largeron regrettent la lenteur des bilames commandant les feux clignotants, et souhaiteraient un contacteur rotatif ; je me permets de vous signaler un troisième moyen.

Parmi les relais modèle P.T.T., du type R6, ou autres, certains sont dits « retardés » et comportent à une extrémité ou à l'autre, une « bague » plus ou moins longue, qui n'est autre qu'un cylindre de cuivre coiffant le noyau, soit une bonne spire en court-circuit ! Suivant que la « bague » est côté talon ou côté armature, le relais est retardé au décollage ou à l'attraction, pratiquement un peu aux deux !, ce qui, en notre cas, n'a aucune importance. D'ailleurs, comme il est bien connu, on peut retarder un relais quelconque en le shuntant par un condensateur ou en court-circuitant son second enroulement s'il en comporte (se méfier de certains relais comportant un enroulement non inductif, servant de résistance dans d'autres circuits, et sans aucun effet).

Donc, il suffit de posséder deux de ces relais et de les monter de telle façon que chacun d'eux contrôle l'autre.



Ainsi A, alimenté, colle et alimente B.

B colle à son tour, plus ou moins vite, et s'empresse de couper A.

A retombe seulement après avoir épuisé son retard, et à ce moment seulement, coupe B, qui retombe...

A, à nouveau alimenté, recommence le cycle.

Le retard est fonction directement de l'épaisseur de la « bague », inverse de la « vis », vis qui règle l'entrefer (l'armature est généralement graduée en 1/5 de millimètre) et encore sensible à l'alimentation. Ces relais qui en principe fonctionnent sous 24 V, fonctionnent encore avec 6 V, mais sont moins nerveux. Par contre je ne vous recommande pas de leur en donner 48 pour les faire aller plus vite !

Naturellement, en plus de ces contacts T sur A, et R sur B, il suffit d'empiler les contacts nécessaires au contrôle des feux, sur A, sur B, ou sur les deux.

C'est ainsi que, en combinant R.T. ou RT, sur l'un, sur l'autre, ou en série sur les deux, on peut faire clignoter toutes les enseignes de la ville suivant une gamme de fréquences et de durées qui les fera paraître toutes indépendantes Si l'un des relais est à peine retardé (il faut tout de même un minimum) on peut obtenir le clignotement bref des anciens signaux avancés, éclairés au pétrole ou à l'acétylène.

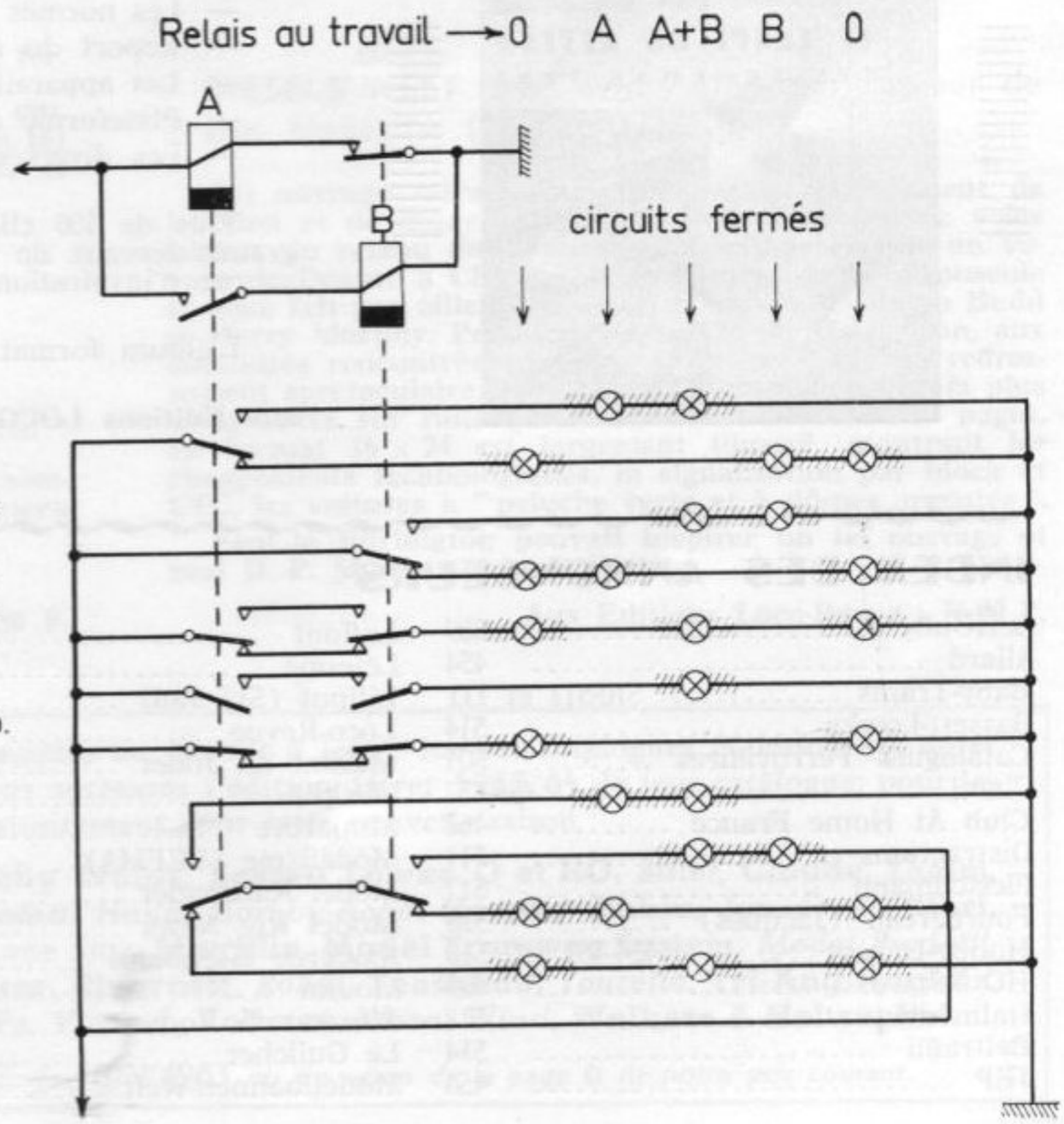
(Cliché SNCF).

Il y a sans doute bien d'autres utilisations de ce système simple et souple, et je laisse à chacun le soin de les découvrir.

*

NDLR : Félicitations à Mr J. GUY pour sa remarque fort pertinente et l'intéressante solution qu'il nous a adressée.

Nous avons d'ailleurs publié le système de notre correspondant avec d'autant plus de plaisir que cette circonstance illustre fort à propos la lettre à nos lecteurs de la page 464.



Ci-contre :

Fantaisie sur le thème proposé.

Notons que l'article évoqué par notre correspondant à été publié en nos N^os^ 228, 229 et 230.

TABLE DES MATIERES

Tome XXII — Année 1963

LES CHEMINS DE FER RÉELS	Numéros	Pages
Le Chemin de Fer de Gérona à Olot	225-226	10-54
Le Tunnel sous la Manche	227	98
Les Chemins de Fer Belfortains..	228-229	142-205
Regards sur les C.F. de Provence..	230	246
Le Ch. de Fer de la Wengernalp..	231-232	286-326
Le Ch. de Fer de Bolzano-Mendola	233	370
Le St-Gothard en version originale.	234	414
Le C.F. du Kusakuru au Japon ..	235	465

LES RÉSEAUX D'AMATEURS		
Union des C.F. européens (réseau HO)	225	12
Circuit bouclé au 1/20e chez Mr Gardes	226	57
Le Train à Tonton en HO	227	102
La maquette du tunnel sous la Manche	228	146
Une nouvelle Féérie du Rail	229	205
Réseau mixte intérieur-extérieur en écart. O	231	289
Le réseau des vacances	232	328
Le Réseau HO de la Saumonée sur Truite	233	373
Le St Gothard à l'échelle du HO ..	234	414
Le réseau technique en O de Mr. Baron	235	468
Visite au réseau en plein air des frères Brast	235	479

LES MODÈLES RÉDUITS		
La Gare de Neufchatel en Bray ..	225-226	15-63
Nous avons essayé pour vous	226	71
Constitution d'une bretelle double de 50 mm d'entraxe	227	119
Construction d'un P.N. moderne à demi-barrières	228-229	168-208
	230	249
Coup d'œil chez les modélistes ..	228	181
Train miniature de Poche	230	258
J'ai vu les plus beaux modèles du Monde	233	377
Nous avons essayé pour vous la BB 12 061 Hornby HO	232	345
Construction d'une BB 16 000 à l'échelle du 1/43e	235	473

MODÉLISME	Numéros	Pages
	225-228	31-176
Model Shopping	232-234	342-432
	225-227	35-120
	228-229	178-227
En Direct avec nos lecteurs	232-233	348-390
	234	437
Sur l'appareillement des entraxes des engins de traction	227-228	117-175
	230	259
Le Point sur les fabrications actuelles en C.F. Miniature :		
Le matériel roulant	229-230	214-256
La voie	231	295
Les appareils de voie	232-233	335-380
Le Xe Congrès Morop à Lucerne ..	233	382
Décor et Corenan	234	426

ÉLECTRICITÉ		
	225-226	16-66
Les Petits Moteurs Electriques utilisés en modélisme ferroviaire ..	227-228	113-170
	230-233	260-387
	234	430
	225-226	25-75
	227-228	105-165
L'Electricité au Serv. du Modélisme	229-230	223-252
	231-232	292-331
	235	492
Amusons-nous avec les Prox-Switch Relay	231	304
La commande électronique des Trains modèles	233	392

DOCUMENTAIRES		
Les 230 G de la Région Ouest ..	225	34
Wagon à trappes "Arbel"	226	79
Locomotive BB 16 500	227	101
Les 120 des C.F. de la Charente ..	228	172
Rame ancienne 1873-1920	229-230	11-264
Locomotives Diesel Electrique BB 67 000 et AIA-AIA 68 000	231	307
Wagons pour transport d'automobiles HZ type TA 60 de la STVA	233	394
Les wagons plats type SSy de la DB	234	424
Locomotives bi-fréquence de manœuvre C 20 151	234	436

DIVERS		
Les nouveautés à la XIVe Foire Internationale de Nuremberg	227-228	108-153
	229	216
Vue à la Foire de Paris 1963	231	300
Le Concours Photographique Loco-Revue 1963, Résultats	235	476
L'échelle des échelles	235	486

AVIS IMPORTANT

Les exemplaires suivants de Loco-Revue sont **totalement épuisés** : Nos 1 à 95 - 97 à 157 - 162/3 - 165 - 167/8 - 171 - 174 - 176 - 183 - 190 - 195 - 199/200 - 202 et 226.

Certains autres s'épuisent rapidement, surtout parmi les plus anciens numéros. Si vous désirez en connaître le contenu, consultez le sommaire des numéros ACTUELLEMENT DISPONIBLES, Pages 512/3 de ce numéro, choisissez et, au reçu de votre commande accompagnée de son montant, nous vous adresserons, FRANCO DE PORT ET D'EMBALLAGE, les revues demandées.